

UNIVERSITÄT KLAIPĖDA
INSTITUT FÜR LITAUISCHE GESCHICHTE

JULIUS ŽUKAS

**WIRTSCHAFTSENTWICKLUNG DES MEMELGEBIETS
VON DER ZWEITEN HÄLFTE DES 19. JH.
BIS ZUR ERSTEN HÄLFTE DES 20. JH. (1871–1939)**

Die Zusammenfassung der Dissertationsarbeit Geisteswissenschaften,
Geschichte (05 H)

Klaipėda, 2010

Die Dissertation werde 2005–2010 an der Universität Klaipėda geschrieben

Wissenschaftlicher Leiter:

Dr. Vygas Vaireikis (Universität Klaipėda, Geisteswissenschaften,
Geschichte - 05 H)

**Die Dissertation wird in dem historischen Wissenschaftsrat an der
Universität Klaipėda verteidigt**

Der Vorsitzende:

Dr. Česlovas Laurinavičius (Institut für Litauische Geschichte,
Geisteswissenschaften, Geschichte - 05 H)

Mitglieder:

Dr. (H/P) Vytautas Jusčius (Universität Klaipėda, Sozialwissenschaften,
Wirtschaft - 04 S)

Dr. Algirdas Jakubčionis (Universität Vilnius, Geisteswissenschaften,
Geschichte - 05 H)

Dr. Algimantas Kasparavičius (Institut für Litauische Geschichte,
Geisteswissenschaften, Geschichte - 05 H)

Dr. Nijolė Strakauskaitė (Universität Klaipėda, Geisteswissenschaften,
Geschichte - 05 H)

Oponenten:

Prof. Dr. Zenonas Butkus (Universität Vilnius, Geisteswissenschaften,
Geschichte - 05 H)

Dr. Silva Pocyté (Universität Klaipėda, Geisteswissenschaften,
Geschichte - 05 H)

Die Dissertation wird um 14 Uhr am 19. November 2010 in der Sitzung des
historischen Wissenschaftsrates an der Universität Klaipėda öffentlich
verteidigt

Adresse:

Herkaus Manto Straße 84, LT- 92294 Klaipėda, Litauen

Die Zusammenfassung der Dissertation werde am 19. Oktober 2010
abgeschickt.

Man kann sich mit der Dissertation in der Bibliothek der Universität Klaipėda
und in der Bibliothek des Instituts für Litauische Geschichte vertraut machen.

KLAIPĖDOS UNIVERSITETAS
LIETUVOS ISTORIJOS INSTITUTAS

JULIUS ŽUKAS

**KLAIPĖDOS KRAŠTO EKONOMINĖ RAIDA
XIX A. ANTROJOJE PUSĖJE – XX A. PIRMOJOJE PUSĖJE
(1871–1939 M.)**

Daktaro disertacijos santrauka
Humanitariniai mokslai, istorija (05 H)

Klaipėda, 2010

Disertacija rengta 2005–2010 metais Klaipėdos universitete

Mokslinis vadovas:

doc. dr. Vyngantas Vareikis (Klaipėdos universitetas, humanitariniai mokslai, istorija - 05 H)

Disertacija ginama Klaipėdos universiteto Istorijos mokslo krypties taryboje

Pirmininkas:

dr. Česlovas Laurinavičius (Lietuvos istorijos institutas, humanitariniai mokslai, istorija - 05 H)

Nariai:

doc. dr. (h/p) Vytautas Jusčius (Klaipėdos universitetas, socialiniai mokslai, ekonomika - 04 S)

doc. dr. Algirdas Jakubčionis (Vilniaus universitetas, humanitariniai mokslai, istorija - 05 H)

dr. Algimantas Kasparavičius (Lietuvos istorijos institutas, humanitariniai mokslai, istorija - 05 H)

doc. dr. Nijolė Strakauskaitė (Klaipėdos universitetas, humanitariniai mokslai, istorija - 05 H)

Oponentai:

prof. dr. Zenonas Butkus (Vilniaus universitetas, humanitariniai mokslai, istorija - 05 H)

doc. dr. Silva Pocytė (Klaipėdos universitetas, humanitariniai mokslai, istorija - 05 H)

Disertacija bus ginama viešame Istorijos mokslo krypties tarybos posėdyje 2010 m. lapkričio 19 d. 14 val. Klaipėdos universitete

Adresas:

Herkaus Manto g. 84, Lt-92294 Klaipėda, Lietuva.

Disertacijos santrauka išsiuntinėta 2010 m. spalio 19 d.

Disertaciją galima peržiūrėti Klaipėdos universiteto ir Lietuvos istorijos instituto bibliotekose

EINLEITUNG

Die Forschungsnovität. Das Memelgebiet (Memelland) ist mit seiner historischen Vergangenheit eines der seltsamsten Regionen Litauens. Dieses Territorium, das sich am Memelstrom, am Kurischen Haff und an der Ostsee erstreckt und mehr als 600 Jahre von den Deutschen verwaltet wurde, ist erst in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts Teil des Litauischen Staates geworden. In der litauischen Historiographie fand die Geschichte Memelgebiets etwas größere Aufmerksamkeit erst seit 1990, nach der Wiederherstellung der Unabhängigkeit Litauens, aber die historische Forschung war bis jetzt meistens nur auf die Analyse der politischen Ereignisse der Zwischenkriegszeit begrenzt. Dem wirtschaftlichen Entwicklungsgang des Landes wurde wesentlich weniger Aufmerksamkeit geschenkt und die Wirtschaftsentwicklung Memelgebiets im 19. Jh. ist überhaupt kaum untersucht worden. Das war der Grund, eine wissenschaftliche Forschung durchzuführen, das erste Mal die inneren und äußeren Faktoren, die den wirtschaftlichen Entwicklungsweg Memelgebiets in der zweiten Hälfte des 19. und in der ersten Hälfte des 20. Jh. beeinflusst haben, durchgehend zu erforschen und eine eingehende Analyse der Entfaltung der wichtigsten Wirtschaftsbranchen vorzulegen.

Das Forschungsproblem. Die Problematik der Dissertation ist mit unzureichender Forschung der Wirtschaftsentwicklung des Memelgebiets in den Jahren 1871–1939 in der litauischen Historiographie verbunden. Das bedeutet, dass es: 1) keine Analyse für einige Perioden der wirtschaftlichen Entwicklung Memelgebiets gibt; 2) an der Untersuchung des Entwicklungsverlaufs einzelner Wirtschaftsbranchen Memelgebiets fehlt; 3) keine umfassende Analyse gibt, die alle politischen Faktoren, die die Wirtschaft Memelgebiets beeinflusst haben, verknüpft.

Das Forschungsobjekt sind alle Sachverhalte, die in den Jahren 1871–1939 Einfluss auf die wirtschaftliche Entwicklung Memelgebiets ausgeübt haben, und der von ihnen bedingte

wirtschaftliche Entwicklungsverlauf im Lande, wobei der Hauptakzent auf die Industrie-, Transport- und Hafenentwicklung gelegt wird. In der Untersuchung werden folgende Faktoren analysiert: 1) die Wirtschaftspolitik der deutschen und preußischen Regierung, der ostpreußischen Provinzregierung und der Regierung Russlands, die die Stagnation des Memeler Hafens und der Wirtschaft im ganzen Land bewirkt hat; 2) die politische und wirtschaftspolitische Einstellung Deutschlands, Litauens, Polens und Frankreichs dem von Deutschland abgetrennten Memelgebiet (von 1920 bis Anfang 1923) gegenüber; 3) Beziehungen zwischen Litauen und Deutschland als auch zwischen Litauen und Polen (1923–1939) und ihr Einfluss auf die Landeswirtschaft; 4) Deutschlands Hilfe für die wirtschaftliche Tätigkeit der Deutschen im Memelgebiet; 5) Zielrichtungen und Formen der litauischen Wirtschaftspolitik im Memelgebiet.

Das Forschungsziel ist, aufgrund der publizierten und nicht publizierten Quellen und aufgrund der wissenschaftlichen Literatur, die Hauptzüge des wirtschaftlichen Entwicklungsgangs im Memelgebiet 1871–1939 aufzuschließen.

Die Aufgaben der Forschung sind:

1. Die inneren und äußeren Faktoren, die den wirtschaftlichen Entwicklungsgang Memelgebiets 1871–1939 essentiell beeinflusst haben, zu erforschen.
2. Die Veränderungen der Wirtschaftsentwicklung im Memelgebiet zu unterschiedlichen Zeiträumen darzulegen.
3. Die quantitativen und qualitativen Tätigkeits- und Erweiterungsparameter des Memeler Hafens in den Jahren 1871–1939 im Kontext der ganzen Schifffahrt- und Handelsentwicklung an der östlichen Ostseeküste zu untersuchen und festzustellen.
4. Die Entwicklung des Land-, Luft- und Wasserverkehrs im Memelgebiet 1871–1939 zu analysieren und die Rolle des Eisenbahnverkehrs zu berücksichtigen.

5. Die Entstehung und die Erweiterungstendenzen der maschinellen Industrie im Memelgebiet 1871–1939 zu untersuchen.
6. Die Anlässe, Ziele und Zielrichtungen der staatlichen Wirtschaftspolitik Litauens in den Jahren 1920–1939 im Memelgebiet zu analysieren.
7. Die Erscheinungs- und Ausdrucksformen der wirtschaftlichen Tätigkeit der Bewohner litauischer Herkunft (Kleinlitauer) im Memelgebiet 1871–1939 zu erforschen.

Die Forschungsmethoden. Für die Bearbeitung dieser Aufgaben dienten folgende Methoden: die analytische, die statistische, die vergleichende Methode und die Synthese.

Die Quellen. Unter den der Forschung zugrundeliegenden Archivquellen dominieren die Dokumente, die im Litauischen zentralen Staatsarchiv aufbewahrt werden. Die größte Verwendung fanden Dokumente aus dem Archivbestand des Ministerkabinetts (923): Sitzungsprotokolle der Regierung, Berichte einiger Behörden, Memorandums, Zusammenfassungen der Statistik. Dieser Archivbestand schließt fast alle Aspekte der Wirtschaftsentwicklung Memelgebiets in der Zwischenkriegszeit ein. Reichliches wertvolles Material fand man im Archivbestand des Außenministeriums (383). Die Forschung vervollständigten solche Dokumente, die die Politik Litauens dem Memelgebiet gegenüber, die den Wirtschaftsstand im Lande in den Jahren der französischen Verwaltung (1920–1922), die die Verhandlungen wegen der Holzflössung auf dem Memelstrom zwischen Litauen und Polen, abgefasst haben. Die Belege aus dem Archivbestand des Verkehrsministeriums (386) trugen nicht nur zur Erörterung sehr wichtiger Entwicklungsprojekte bei – solcher, wie die Hafenerkonstruktion, der Ausbau der Bahnverbindung zwischen Memelgebiet und Litauen – sie veranschaulichten auch die Tätigkeit einiger Betriebe und Gesellschaften Memelgebiets. Als Forschungsquelle dienten auch Dokumente des Finanzministeriums (387) und des ihm unterstehenden Industrie und Handelsdepartments

(388), als auch des Landesdirektoriums (1636) und des Magistrats Memel (645). Das erste Mal in der litauischen Historiographie wurden Dokumente der Deutschen Botschaft Kaunas und des Deutschen Generalkonsulats Memel genutzt, die im Großbritannischen Archiv des Außenministeriums aufbewahrt werden. Ihre Erforschung ließ den Ausmaß und die Formen der Beihilfe Deutschlands an die deutschen Memelländer in der Zwischenkriegszeit einschätzen. Einige Forschungsaufgaben wurden mithilfe des Materials gelöst, das in den Sammlungen der Litauischen Bibliotheken und Museen aufbewahrt wird. Die Sammlungen von Vilius Gaigalaitis (50) und Vladas Pryšmantas (57), die in der Abteilung für seltene Manuskripte und Bücher der Litauischen Martynas Mazvydas Nationalbibliothek verwahrt werden, haben die Analyse des Entwicklungsgangs im Memeler Hafen und seiner Konkurrenz mit dem Königsberger Hafen vertieft und die Haltung der Kleinlitauer zu der Wirtschaftspolitik Litauens aufgezeigt. Es wurden auch einige Dokumente aus der Manuskript-Abteilung der Bibliothek der Litauischen Akademie der Wissenschaften (Bestände 12 und 103) und aus der Abteilung für seltene Druckschriften, Sammlungen und Manuskripte der Universitätsbibliothek Klaipėda erforscht, die die Entwicklung einiger Wirtschaftsbranchen Memelgebiets und die Haltung der Kleinlitauer zu der Wirtschaftspolitik Litauens im Land beleuchtet haben. Das Adam Vorbeck Archiv und das Archiv der Arbeitsgemeinschaft der Memellandkreise Cloppenburg (Wirtschafts- Geschichte), die sich in den Sammlungen des Klaipėdaer Museums für Geschichte Klein Litauens befindet, ermöglichte eine detaillierte Tätigkeitsauslegung der Memeler Zellulosefabrik. Die für die Forschung genutzten Publikationsquellen werden in fünf Gruppen eingeteilt. Die erste Gruppe bilden die Veröffentlichungen der Archivadokumenten, der Berichte verschiedener Behörden und der Statistiksammlungen. Besonders wichtige Quellen für die Wirtschaftsanalyse des Landes in der Zwischenkriegszeit sind die in den Jahren 1922–1939 publizierten statistischen Mitteilungen des Memelgebiets und die Periodika des Zentralen Büros für Statistik an dem Litauischen Finanzministerium. Davon waren die vollständigen statistischen Mitteilungen des

Memelgebiets für die Forschung wertvoller, als die des Litauischen Finanzministeriums. Andere wichtige Forschungsquelle dieser Zeit ist das Amtsblatt des Memelgebiets, das in den Jahren 1920–1939 die für die Landeswirtschaft wichtigen Regierungsverordnungen, Daten der Handelsregistern oder Berichte der Aktiengesellschaften veröffentlicht hat. Zur Untersuchung wurden auch die Protokolle des Preußischen Staatsministeriums, die Dokumentensammlung zu der Deutschen Auslandspolitik, das Amtsblatt der Königlich-Preußischen Regierung zu Gumbinnen wie auch Deutsche und Preußische Statistiksammlungen zugezogen. Die zweite Gruppe der publizierten Quellen bilden offizielle Berichte, Informationsblätter und Rechtsakten. Außerordentlich wertvoll davon sind die Jahresberichte der Korporation der Kaufmannschaft, später – der Handelskammer des Memelgebiets oder die der Industrie- und Handelskammer für das Memelgebiet, die seit Mitte des 19. Jh. regelmäßig erschienen und im Grunde alle Wirtschaftsaspekte des Landes behandelten. Die dritte Gruppe der publizierten Quellen bilden verschiedene Gelegenheitspublikationen und Adressbücher, in denen viele Fakten zu der Tätigkeit der Betriebe und der Gesellschaften des Landes zu finden sind. Als besonders informativ zeigte sich die Jubiläumsnummer der Zeitung „Memeler Dampfboot“, vom 3. Juli 1924, und die extra für Industrie und Verkehr vorgesehene Ausgabe der Zeitung „Memeler Allgemeine Zeitung“, vom 28. Februar 1930, wie auch das 1921 erschienene Adressbuch für Handel, Gewerbe und Landwirtschaft. Die vierte Gruppe der publizierten Quellen bilden Erinnerungen, Reisebeschreibungen und -führer, Enzyklopädien. Für die Untersuchung wurden die Erinnerungen vom Beamten der Administration des litauischen Gouverneur in Memelgebiet, des Dr. Martynas Ansysas zugezogen, wo sich – ungeachtet ihrer Subjektivität – viel authentische Information zur Politik Litauens im Memelgebiet, zu den Beziehungen zwischen den Kleinlitauern und der zentralen Regierung findet. Viel Verwendung fanden auch die Erinnerungen der ehemaligen Memelländer, die in der nach dem Zweiten Weltkrieg erscheinender Zeitung „Memeler Dampfboot“ publiziert werden und reich an der Information zum wirtschaftlichen Leben des Landes und zur wirtschaftlichen Tätigkeit

der Betriebe sind. Die fünfte und die reichste Gruppe der Publikationsquellen bilden Artikel in den Periodika. Für die Untersuchung wurden Artikel aus mehr als 20 Zeitungen und Zeitschriften angewendet. Die meisten davon erschienen in der Zwischenkriegszeit in Kaunas oder Memel: „Lietuvos ūkis“ (1921–1928), „Tautos ūkis“ (1930–1939), „Jūra“ (1935–1939), „Vakarai“ (1936–1939), „Lietuvos rinka“ (1928–1931), „Komersantas“ (1934–1935), „Prekyba“ (1936–1939), „Ekonomika“ (1935–1940), „Technika ir ūkis“ (1929–1940). Am wichtigsten für die Untersuchung waren die Artikel aus der zentralen deutschsprachigen Zeitung des Memelgebiets „Memeler Dampfboot“ und aus der wirtschaftlichen Zeitung der Kleinlitauer „Baltika“, die 1920–1922 herausgegeben wurde. Den größten Teil der für die Untersuchung angewendeten Publikationen bilden die Werke der deutschen und der litauischen Historiker; für die Auslegung mancher Themen wurden auch Werke von den polnischen oder französischen Historikern zugezogen.

STRUKTUR DER DISSERTATION

Die Untersuchung besteht aus drei Teilen, die in Kapiteln und Unterkapiteln eingeteilt sind. Im ersten Teil **„Von Versailles bis Versailles: Wirtschaftsentwicklung des Memelgebiets 1871–1918“** werden die Wirtschaftsveränderungen Memelgebiets in der Zeit von Vereinigung Deutschlands bis zum Ende des Ersten Weltkriegs analysiert. Im ersten Kapitel „Ostpreußische Wirtschaft nach der Vereinigung Deutschlands“ werden die Wirtschaftszüge der Provinz Ostpreußen im Kontext der Entstehung des gemeinsamen Deutschen Wirtschaftsraums behandelt. Im Hintergrund der sehr schnellen Industrialisierung der westlichen Regionen Deutschlands blieb Ostpreußen in der zweiten Hälfte des 19. Jh. und am Anfang des 20. Jh. eine der rückständigsten Provinzen des Deutschen Reiches. Der Hauptgrund solcher verspäteten Modernisierung war die Politik der Deutschen Regierung, die die industriellen Zentren der westlichen Regionen protegierte, als auch die ungünstige geopolitische Lage der Provinz, Mangel an Bodenschätzen, an Kapitalanlagen und

Konservativität der örtlichen Unternehmer. Die natürliche Folge dessen war die verspätete Entwicklung des Bahnverkehrs und der Großindustrie in der Provinz, die Häfen Ostpreußens haben die frühere Position im internationalen und nationalen Seehandel verloren. Die Stagnation im wirtschaftlichen Leben hat zugleich die demografische Situation bewirkt: seit 1871 emigrierten aus Ostpreußen jährlich durchschnittlich 17 510 Menschen, allein in den Jahren 1871–1900 verlor die Provinz auf dieser Weise 700 400 Einwohner. Im zweiten Kapitel „Tendenzen der Wirtschaftsentwicklung im Memelgebiet 1871–1913“ werden die wichtigsten Faktoren behandelt, die in dieser Zeit die Landeswirtschaft beeinflusst haben. Memelgebiet war das am wenigsten modernisierte Gebiet Ostpreußens, wo alle allgemeinen negativen Begleiterscheinungen markant hervortraten und den Fortschritt der Provinz hinderten. Die unnatürliche geschichtliche Entwicklung der Stadt Memel hat auch eine bedeutende Rolle gespielt: die Stadt hatte jahrhundertlang kein natürliches Wirtschaftshinterland, bis zum Ersten Weltkrieg bildete ihn nur die nordöstliche Landzunge Ostpreußens mit den Landkreisen Memel, Heidekrug, Niederung, Tilsit und Ragnit. Solche geopolitische Situation bedingte die Abgesondertheit des Landes von den wirtschaftlichen Zentren Deutschlands und Preußens, hat die Stadt Memel vom Eisenbahnnetz Preußens isoliert, die Investitionen beeinträchtigt und das Interesse der Preußischen Regierung für den Memeler Hafen dezimiert. In der zweiten Hälfte des 19. Jh. ist der Wirtschaftsstand des Memelgebiets direkt von der Wirtschaftspolitik Russlands und von den Deutschland-Russland-Beziehungen abhängig geworden. Ihre Verschlechterung, die sich 1892–1894 zu dem Zollkrieg entwickelte, hat für die Wirtschaft Memellandes einen großen Schaden gemacht. Einen noch größeren negativen Einfluss übte in der zweiten Hälfte des 19. Jh. die Politik Russlands aus, das stark die Aktivitäten der eigenen Ostseehäfen unterstützte - deswegen litten die Interessen sowohl des Memeler Hafens als auch der anderen Häfen Ostpreußens. Nachdem Russland millionengroße Summen in den Libauer Hafen investiert hatte, ist er zu einem starken Konkurrenten dem Memeler Hafen geworden. Die beharrlichen Bemühungen der Memeler Unternehmer, die

geschichtlichen und die neuen Hindernisse für die Geschäftigkeit zu überwinden, blieben ergebnislos und in den Jahren 1871–1913 hat sich endgültig die wirtschaftliche Überlegenheit Königsbergs in der Provinz Ostpreußen durchgesetzt. Das Landeszentrum Memel hat in dieser Zeit praktisch aufgehört, zu wachsen, seine Einwohnerzahl ist in den Jahren 1880–1910 nur um 1 810 Menschen gewachsen (in Tilsit dagegen – um 17 613 und in Königsberg – um 105 085 Menschen). Im dritten Kapitel „Aufbau der modernen Verkehrsmittel“ werden die Umstände untersucht, unter denen der Eisenbahn- und Straßenbahnverkehr im Memelgebiet entstand, und wird der wirtschaftliche Effekt dieser Transportmittel analysiert. Der Eisenbahnverkehr war für die Memeler Wirtschaftsentwicklung, wie auch für die anderen Hafenzentren der Ostsee, in der zweiten Hälfte des 19. Jh. ein sehr wichtiger Faktor. Der Anschluss an das Preußische Eisenbahnnetz und die gerade Verbindung zum Eisenbahnnetz Russlands bedeutete garantierten Erfolg im Transithandel zwischen Westen und Osten. Die Unternehmer Memellandes verstanden die wirtschaftliche Bedeutung der Eisenbahn und begannen schon in den fünfziger Jahren des 19. Jh. ihren Kampf um die Eisenbahn aber sie konnten die Konkurrenz dem erheblich überlegenen Königsberg nicht standhalten. Die Stadt Königsberg bekam als erste von den Ostseehäfen Preußens die direkte Eisenbahnverbindung mit Russland und hat somit Danzig und Memel aus Rußlandmarkt für Landwirtschaftsprodukte ausgestoßen. Die Bemühungen der Memelländer, den Eisenbahnverkehr zu haben, blieben lange Zeit ergebnislos, weil die Preußische Regierung kein Interesse hatte, die teure Eisenbahn in die entfernte und wirtschaftlich chancenlose Hafenstadt zu bauen. Man hielt den Eisenbahnlinienbau nach Memel für ein verlustiges, unrentables Projekt, deswegen wurde 1869 sogar die Bitte des Königs Wilhelm I., diesen Bau zu fördern, ignoriert. Die Eisenbahnlinie Tilsit-Memel hat man erst 1875 gebaut und sie hat den erstrebten Nutzen nicht gebracht, weil sie keinen Anschluss zu dem wirtschaftlichen Hinterland hatte. Erst in den Jahren 1889–1892 gelang es den Memelländern, die Genehmigung der preußischen Regierung zu erkämpfen, die Eisenbahnlinie bis Bajahren an Russlands Grenze fortzubauen, aber Russland hat alle Vorschlags-

und Bittgesuche, diese Linie auf ihrem Territorium weiterzubauen, abgelehnt. Die Eisenbahn brachte den wirtschaftlichen Nutzen erst in dem letzten Jahrzehnt des 19. Jh., als die Gütermengen auf den Linien Memel-Tilsit und Memel-Bajohren ständig zunahmen. Im 20. Jh. hat man im Memelgebiet einige Schmalspurlinien (mit der Spurbreite 1m) gebaut, dadurch wurde das Wirtschaftsleben im Kreis Memel und im südlichen Landesteil etwas angeregt. 1904 wurde in Memel die Straßenbahn eröffnet, 1910 wurden in der Stadt schon drei Straßenbahnlinien betrieben. Obwohl die Zahlen der Beförderung zunahmen (im Jahre 1913 wurde 1,13 Ml. Fahrgäste und 68,8 tausend Tonnen Güter mit Straßenbahnen befördert), brachten diese Linien eher Verlust als Gewinn. Im vierten Kapitel „Entwicklung des Wasserverkehrs“ wird der Zustand des Memeler Hafens und der Wasserwege im Lande in den Jahren 1871–1913 analysiert, die Schifffahrtentwicklung auf Binnengewässern und Meeren. 1880 wurde im Hafenbecken der Bau des Memeler eisfreien Winterhafens beendet und seitdem wurden alle Anlagen der Preußischen Regierung für die Entwicklung des Königsberger Hafens zugeteilt. Der Memeler Hafen blieb schon am Anfang des 20. Jh. hinsichtlich seiner hydrotechnischen Eigenschaften und Infrastruktur von den anderen Häfen an der östlichen Ostseeküste stark zurück. Nur dank der beharrlichen Bemühungen der Memeler Kaufmannschaft und des Magistrats wurden in den Jahren 1871–1913 im Hafen einige Verbesserungsarbeiten durchgeführt. Die Hauptprobleme im Hafen dieser Zeit waren regelmäßige Versandung der Einfahrt, Mangel an den Ladeplätzen und - seit Anfang des 20. Jh. - wiederholte Vereisungsfälle. Mit der Rekonstruktion der Süd-Mole hat sich teilweise das Problem der Fahrwassertiefe aufgelöst und kurz vor dem Ersten Weltkrieg hat die Preußische Regierung das Erweiterungsprojekt für den Winterhafen bewilligt. Sehr wichtig für das Wirtschaftsleben des Landes waren die Binnenwasserwege auf dem Memelstrom, dem Kurischen Haff, der Minge, der Sziesze und anderen. Da die direkte Eisenbahnverbindung fehlte, galten Wasserwege als Hauptverbindung mit dem natürlichen Wirtschaftshinterland und im wirtschaftlichen Interesse wurde auf ihre Qualität zukommend geachtet. In der zweiten Hälfte des 19. Jh. hat man die wichtigsten Aufgaben

erledigt: das Flussbett des Memelstroms gerichtet, die Fahrwege auf dem Memelstrom und dem Kurischen Haff markiert, den Bau des König-Wilhelm-Kanals beendet, der für den Holzhandel und -industrie des Landes sehr wichtig war, dazu die Leuchttürme in Windenburg und Nidden gebaut, den Winterhafen auf dem Memelstrom in Schmalleningken rekonstruiert, die Anlegestelle in Schwarzort eingerichtet. Am Anfang des 20. Jh. wurde der Hafen auf der Sziesze modernisiert und die Anlegestelle in Drawöhnen gebaut. Die strukturellen Umstellungen in der Schifffahrt (Segelschiffe wurden durch Dampfer ersetzt) verursachten Veränderungen auch im Seeverkehr: im Vergleich zu den letzten Jahrzehnten des 19. Jh. nahm die Anzahl der einlaufenden Schiffe in den Memeler Hafen am Anfang des 20. Jh. jährlich ab aber ihre Kapazitäten nahmen zu. Das nichtige Wirtschaftshinterland bewirkte auch die einseitige Schiffe- und Frachtenbewegung in den Memeler Hafen, ein beträchtlicher Teil der Schiffe kam jedes Jahr nach Memel leer oder mit Ballast beladen. Die Lage hat sich am Anfang des 20. Jh. etwas verbessert, als die Industrieunternehmen von Memel, Tilsit und Ragnit größere Rohstoffmengen benötigten. Memel blieb bis zum Ersten Weltkrieg der wichtigste Ostseehafen im Osten für Holzexport, die Holzprodukte nahmen die erste Stelle unter den Ausfuhrwaren. Am Anfang des 20. Jh. änderte sich etwas auch die Exportstruktur, als die Ausfuhrproduktion der Zellulose-Fabriken in Memel, Tilsit und Ragnit zu wachsen begann. Im Schiffverkehr auf dem Memeler Hafen dominierten 1871–1913 die Schiffe unter deutscher Flagge aber die Seereederei Memel verkam in dieser Zeit: die örtlichen Kaufleute und Schiffer besaßen 1872 98 Seesegelschiffe und im Jahre 1913 nur 7 Seedampfer. Kurz vor dem Ersten Weltkrieg bedienten die Memeler Schiffe meistens die Linie Memel - Rotterdam - Memel. Sehr wichtige Rolle für die Wirtschaft des Landes spielten die Binnenwasserwege, auf denen große Frachtmengen befördert wurden (1905 davon allein in Memel mehr als 178 tausend Tonnen verschiedene Güter abgefertigt). Auf den Binnenwasserwegen bildeten die Mehrheit verschiedenartige Frachtschiffe aus Holz, deren durchschnittliche Lastkapazität 1913 bis 224 Tonnen reichte. In den letzten Jahrzehnten des 19. Jh. wuchs die

Wasserbeförderung der Passagiere an, sie wurde von der technischen Fortschritt beeinflusst (es erschienen die Passagierdampfer) und davon, dass die Fischerdörfer auf der Kurischen Nehrung als beliebte Badeorte bekannt wurden. Die Beförderung von Gütern und Passagieren auf den Binnengewässern beherrschten die Schiffer von Königsberg und Tilsit. Im fünften Kapitel „Handel und Industrie im Memelgebiet 1871–1913“ werden die Strukturveränderungen im Handelswesen untersucht, die Entstehungsmöglichkeiten der Großindustrie analysiert, der Entwicklungsverlauf der einzelnen Handels- und Industriebranchen dargelegt. Die Export- und Importhauptware Memelgebiets war das Holz, den größten Anteil nahm daran die Produktion der Ortsindustrie, die Transitwaren kamen selten vor. Anders als Getreide-, Leinen- oder Leinensamenhandel war der Holzhandel das Eigengeschäft der Memelländer, einige Unternehmen hatten eigene Handelszeichen. Trotz der Danziger, Königsberger und Libauer Konkurrenz blieb Memel bis zum Ersten Weltkrieg das wichtigste Holzhandelszentrum an der östlichen Ostseeküste, das Holz bildete im Memeler Hafen jährlich 85–95% aller Exportwaren. In dieser Zeit fand im Holzhandel Memelgebiets eine gravierende Strukturveränderung statt: Großbritannien gab die Hauptabnahmestelle den anderen Staaten ab; am Ende des 19. Jh. wurden die neuen Industriegebiete im Norden und Westen Deutschlands zu den Hauptkunden, zudem beförderte man immer mehr Holz nach Holland. Die Jahre des Zollkonflikts zwischen Deutschland und Russland beeinflussten den Holzhandel in Memel wenig, viel größeren Einfluss darauf haben Naturgewalten und Konkurrenten ausgeübt. Am Anfang des 20. Jh. nahmen die Libauer Unternehmer einen beachtlichen Teil des einträglichen Eichenholzhandels den Memeler Händlern weg. Der Holzhandel brachte Beschäftigung und Lebensunterhalt vielen Einwohnern des Landes, er stimulierte die Entwicklung solcher Orte, wie Ruß oder Schmallingken. Der Handel mit anderen Waren erlebte Rückstand; angesichts der schlechteren Verbindungsmöglichkeiten mit dem natürlichen Wirtschaftshinterland gaben die Memeler Unternehmer ihre Positionen im Ost-West-Handel den Konkurrenten aus Königsberg und Libau ab. Im Vergleich zur ersten Hälfte des 19. Jh. schwand in der

zweiten Hälfte des 19. und am Anfang des 20. Jh. im Memelgebiet beachtlich der Getreide-, Leinen-, Leinensamen-, Salz-, Heringshandel. In dieser Zeit gewann an Bedeutung der Steinkohlehandel; die anlaufende Industrieentwicklung im Memelgebiet und in den Nachbarregionen Ostpreußens bewirkte Export- und Importwachstum. Unter den Industriebranchen Memelgebiets dominierten die Unternehmen der Holzverarbeitung; die örtlichen Geschäftsleute wagten es nicht, in die anderen Branchen zu investieren, sie hatten Angst vor Neuigkeiten. Dadurch verfiel endgültig 1871–1913 in Memel der Schiffbau, seit 1876 hat man da ein einziges Seeschiff gebaut. Alle Großindustriebetriebe haben am Ende des 19. Jh. die Unternehmer aus anderen Regionen Deutschlands gegründet; die einzige Ausnahme bildete das Unternehmen für Bernsteingewinnung, das in den Jahren 1862–1891 in Schwarzort funktionierte. Außer der Chemiefabrik „Union“ wirkten alle anderen größeren Betriebe in der Holzbearbeitung, der größte davon war die 1900 gegründete Zellulose-Fabrik Memel (1913 hat sie 600 Arbeiter beschäftigt und 33,4 tausend Tonnen Zellstoff produziert). Beinahe die ganze Produktion von Betrieben der Holzindustrie wurde ausgeführt; die Unternehmen der anderen Industriebranchen waren klein und nur für den örtlichen Bedarf vorgesehen. Im sechsten Kapitel „Memelgebiet im Ersten Weltkrieg (1914–1918)“ wird der Einfluss der direkten Kriegshandlungen auf das Wirtschaftsleben des Landes analysiert, die Besonderheiten der Kriegszeitwirtschaft, der Zustand von Transport-, Handel- und Industriebetrieben dargelegt, die Hoffnungen der Memeler Geschäftskreise erörtert. Die direkten Kriegshandlungen und kurzfristige Okkupation durch Russland hat großen Schaden an das Provinz Ostpreußen angerichtet; die Gesamtverluste machten da 1,2 Mrd. Marken aus. Im Memelgebiet dauerten die direkten Kriegshandlungen und die Okkupation vom August 1914 bis März 1915, am meisten litt darunter der östliche Teil Memelgebiets. In den Kriegsjahren veränderte sich tiefgehend das Wirtschaftsleben, der freie Handel wurde durch die Zwangsregelung der Wirtschaft ersetzt. Der übliche Import aus Osten brach ab, alle Transportmittel wurden für Militärzwecke mobilisiert, die Seeblockade Großbritanniens hat die

ganze Schifffahrt auf der Ostsee lahmgelegt, die Industriebetriebe entbehrten Rohstoffe. Infolgedessen erlitt die Industrie, das Transport- und Handelswesen Memelgebiets in den Kriegsjahren große Verluste. Der Memeler Hafen blieb leblos; aus Mangel an Steinkohle, Rohstoffe und Arbeitskraft schließ die Fabrik „Union“, wie auch einige andere Unternehmen für Holz- und Lebensmittelverarbeitung; das russische Militär hat erheblichen Schaden an die Eisenbahn des Landes angerichtet. In den letzten Kriegsjahren, als Deutschland den Sieg in der Ostfront erkämpft hat, hatten die Geschäftskreise Memelgebiets Hoffnung, dass Memel zum wirtschaftlichen Zentrum des an Deutschland angeschlossenen Litauens wird.

Im zweiten Teil der Forschung **„Wirtschaft Memelgebiets vom Ende 1918 bis Anfang 1923“** werden die Wirtschaftsentwicklung Memelgebiets in der Zeit vom Ende des Ersten Weltkriegs bis zum Anschluss des Landes an Litauen analysiert. In den ersten Kapiteln werden die Umstände behandelt, unter denen das Memelgebiet von Deutschland abgetrennt und in die Verwaltung Frankreichs übergeben wurde, es werden die Eigenschaften der französischen Administration als auch die Idee, im Memelgebiet ein Freistaat einzurichten, erörtert und die Zustimmung von Mehrheit der Einwohner Memelgebiets für diese Idee akzentuiert. Gesondert werden die Beweggründe Polens für das Interesse am Memeler Hafen und die gewisse wirtschaftliche Annäherung Polens ans Memelgebiet dargelegt. Im dritten Kapitel „Politik Litauens dem Memelgebiet gegenüber“ werden Versuche Litauens, sich das Memelgebiet anzueignen und den Hafen als auch die ganze Wirtschaft Memelgebiets in die wirtschaftliche Ganzheit des Staates zu integrieren, analysiert und die Wichtigkeit des natürlichen Wirtschaftshinterlands beleuchtet. In den Jahren der französischen Verwaltung wurden diese Absichten durch die Interessen Deutschlands, Frankreichs, Polens und durch die eindeutige Eistellung der Memelländischen Geschäftskreise als auch der prolitauisch gesinnten Einwohner korrigiert. In ihrer Zielverfolgung mied Litauische Regierung die wirtschaftlichen Vereinbarungen mit der Verwaltung Memelgebiets, sondern es begann 1922 die konsequente Druckpolitik. In seinem Interesse unterstützte diese Politik auch

Deutschland, deswegen erlebte die Wirtschaft Memelgebiets am Ende des Jahres 1922 den eigentlichen Kriegszustand. Im vierten Kapitel „Besonderheiten der wirtschaftlichen Landesentwicklung von 1919 bis 1922“ wird der Einfluss analysiert, den die Abtrennung von Deutschland und die Verwaltung Frankreichs auf die Wirtschaft des Memellandes und auf einzelne Wirtschaftsbranchen ausgeübt haben, dabei die Wichtigkeit der guten wirtschaftlichen Beziehungen mit Deutschland und Litauen ergründet, ohne die die Besorgung der nötigen Rohstoffe und Industrieerzeugnisse für die Wirtschaft Memelgebiets nicht möglich war. Die Abtrennung von Deutschland hat die Entwicklung der einzelnen Wirtschaftsbranchen unterschiedlich bewirkt. Die Landwirtschaft erlitt Verluste, da sie die traditionellen Abgabemärkte verlor. Aber die Industrie des Landes gewann daran: wenn früher sie die Zollpolitik Deutschlands bändigte, so wurde sie nach dem Versailler Friedensvertrag davon befreit und es ist möglich geworden, die Geschäftsverbindungen selbstständig zu gestalten. Für den Memeler Hafen war die Abtrennung von Deutschland doppeldeutig: nach der Erstellung der Zollgrenze zwischen Deutschland und Memelgebiet verlor der Hafen fast alle Transitgüter von dem südlichen Teil Ostpreußens, bezog aber dafür die anwachsenden Gütermengen, die aus und nach Litauen gingen. Da in der Zeit der französischen Verwaltung die ständig abwertende deutsche Mark als Landeswährung blieb, belastete das Leben des Landes die zunehmende Inflation. Bis zur Zeit, als Deutschland im Herbst 1922 gegen Memelgebiet wirtschaftliche Sanktionen verhängt hat, blühte im Lande der Handel auf und die Unternehmer aus Deutschland, Litauen und anderen Länder, haben – von der Idee des Freistaates hergelockt – viele neue Firmen und Gesellschaften gegründet. Der Handelsanstieg, den in Wirklichkeit der Schleichhandel ausgelöst hat, wechselte am Ende des Jahres 1922 zum Abstieg, der Freihandel mit Lebensmitteln wurde aufgehoben. Besonders negative Folgen hatte der litauisch-polnische Konflikt um Vilnius, der die Holzflössung auf dem Memelstrom unterbrochen hat; infolgedessen geriet Holzhandel und Holzindustrie Memelgebiets in der Zeit der französischen Verwaltung in die Krise. Die Inflation

verursachte Transportverluste auf den Eisen- und Straßenbahnen des Landes, aber 1921 wurde die Luftlinie für Passagiere eröffnet, die Memel mit Königsberg und Danzig verbunden hat. Im letzten Kapitel des zweiten Teils „Wirtschaftliche Tätigkeit der Kleinlitauer 1919–1922“ wird die Stellung der Kleinlitauer im wirtschaftlichen Leben des Landes dargelegt, die Gründe ihrer geschäftlichen Kraftlosigkeit und die Formen ihres Konjunkturaufschwungs analysiert.

Im dritten Teil der Arbeit **„Wirtschaftsentwicklung des Memelgebiets in den Jahren der litauischen Regierung (1923–1939)“** werden durchgehend alle wichtigsten politischen und wirtschaftlichen Faktoren, die die Wirtschaft Memelgebiets in der Zwischenkriegszeit beeinflusst haben, untersucht, die Tätigkeit einzelner Wirtschaftsbranchen, Betriebe und Gesellschaften analysiert, die Formen und Zielrichtungen der litauischen Invasionspolitik in die Landeswirtschaft und die wirtschaftliche Tätigkeit der Kleinlitauer behandelt. Im ersten Kapitel „Anschluss des Memelgebiets an Litauen. Merkmale der Autonomie“ werden kurz die Umstände vorgestellt, unter denen Memelgebiet im Januar 1923 an Litauen angeschlossen wurde, wie auch Charakteristiken und Strukturmerkmale der Landesautonomie und der Autonomieregierung. Im zweiten Kapitel „Wesentliche Einflussfaktoren auf die Wirtschaftsentwicklung des Landes 1923–1939“ wird der Einfluss analysiert, den die Beziehungen zwischen Litauen und Deutschland oder zwischen Litauen und Polen, wie auch die litauische Wirtschaftspolitik und Politik Litauens im allgemeinen auf die Wirtschaft des Memelgebiets und Geschäfte seiner Bewohner ausgeübt haben, außerdem werden die Formen der Beihilfe erörtert, die Deutschland für die wirtschaftliche Tätigkeit der deutschen Memelländer geleistet hat. Die deutsch-litauischen Beziehungen beeinflusste die Politik beider Staaten zur Frage Memelgebiets. Die entgegengesetzten Interessen der Staaten verursachten unvermeidliche Spannungen, die negativ auf die Landeswirtschaft wirkten. Die Lage verschlechterte die strenge Deutschlands Reaktion auf Handlungen Litauens im Memelgebiet (der Neumann-Sass-Prozess, 1934–1935), die mit den Schwierigkeiten der Weltwirtschaftskrise übereinstimmten.

Der „Wirtschaftskrieg“ zwischen Deutschland und Litauen hat für die Wirtschaft und Einwohner des Landes schmerzhaftige Folgen ausgelöst, besonders betroffen war die Landwirtschaft. Die schlechten Verhältnisse zwischen Litauen und Polen haben Schaden für Holzhandel und Holzindustrie zugefügt, die den Kern der Landeswirtschaft bildeten. Als Litauen die Konvention des Memelgebiets unterschrieb, hat es sich verpflichtet, freie Flössung auf dem Memelstrom für Transitholz zu erlauben, aber das entsprechende Übereinkommen mit Polen wurde erst am Ende der litauischen Regierung im Memelgebiet unterzeichnet und die Wirtschaft Memelgebiets erlitt erhebliche Verluste. Deutschland seinerseits schätzte die Abtrennung Memelgebiets als vorübergehend und arbeitete dafür, dass Litauen in der Zwischenkriegszeit hier keinen festen Fuß fasst. Eine der Hauptrichtlinien dieser Strategie war die Unterstützung und Bestärkung Deutschtums in dem Lande und eine der wichtigsten Maßnahmen ad hoc war die Beihilfe für die wirtschaftliche Tätigkeit der Deutschen im Memelgebiet. Für die Koordination dieser Politik war das Außenministerium Deutschlands und für ihre Verwirklichung das Deutsche Generalkonsulat für das Memelgebiet zuständig. Erheblichen Einfluss hat auch die Wirtschaftspolitik Litauens, besonders die Zoll-, Steuer- und Finanzpolitik auf die Wirtschaft Memelgebiets ausgeübt. Die Zollpolitik Litauens förderte die Strukturveränderungen in der Landeswirtschaft: die Schutzzollsteuern ermöglichten rapiden Ausbau der Lebensmittel-, Genuss-, Metallverarbeitung- und Chemieindustrie als auch die Errichtung der Textilindustrie. Die Besorgnis Litauens über die Stabilität seiner Währung hatte aber auch negative Folgen: die Landeswirtschaft entbehrte Kredite, die Landesproduktion konnte nur schwer auf den internationalen Märkten Konkurrenz halten. Das Hauptziel Litauens war, möglichst schnell die Wirtschaft Memelgebiets in die Staatsstrukturen zu integrieren, als Hauptmaßnahme diente die wirtschaftliche Invasion, wie auch damit verbundene Niedersiedlung der Ankömmlinge aus Großlitauen. Für die Genesis solcher Wirtschaftspolitik waren nicht nur Interessen der litauischen Regierung und der litauischen Geschäftskreise wichtig

aber auch der Standpunkt meister Kleinnitauer (ihn vertraten auch solche anerkannte kleinlitauische Kulturtäter wie Martynas Jankus oder Endrius Borchertas). In der Mitte der dreißiger Jahre begann in der Wirtschaft Memelgebiets die zielbewusste Aktion, die Positionen Litauens und der Litauer zu stärken, dabei spielte die Hauptrolle die Landesbank (lt. Žemės bankas) und die anderen großen staatlichen litauischen Unternehmen. Im dritten Kapitel „Hauptzüge der Wirtschaftsentwicklung im Memelgebiet 1923–1939“ wird kurz der Zustand der Landeswirtschaft in der Zeit der litauischen Regierung eingeschätzt und festgestellt, dass am Anfang der zwanziger und dreißiger Jahre sie die Krisen erlitten hat, die dann wieder zum Wirtschaftsaufschwung wechselten. Der Kapitel behandelt auch die Krise auf den Immobilien- und Finanzmärkten, die 1938–1939 der Massenauszug der jüdischen Bevölkerung aus dem Land ausgelöst hat. Im vierten Kapitel „Memeler Hafen in der Zeit der litauischen Regierung“ wird eingehend die Modernisierung und Infrastrukturerweiterung des Hafens in den Jahren 1923–1939 analysiert, zugleich die Verstärkung seiner Leistungs- und Konkurrenzfähigkeit, die Konkurrenz mit den anderen Osthäfen der Ostsee, die Entwicklung der Schifffahrt, des Güterumsatzes und der Schifffahrtsgesellschaft behandelt. Es wird klar, dass die Modernisierung und die Statusveränderung des Hafens das wirtschaftliche Anliegen Litauens bedingt hat, und das Tempo dieses Entwicklungsgangs von den finanziellen Möglichkeiten des Staates abhängig war. In den Jahren 1923–1938 hat der Staat Litauen für Hafenerhaltung und -erweiterung fast 42 Mio. Lt. zugewendet; mehrere Millionen hat auch der Aufbau des Landverkehrs vom Hafen nach Litauen (der Bau der Eisenbahnlinie Kretinga - Telšiai - Šiauliai und der Fernstraße Kaunas - Klaipėda) und der Tarifpolitik im Eisenbahnverkehr gekostet. In den Jahren der litauischen Regierung hat der Schiffverkehr im Hafen zugenommen, die gesamte Lastkapazität aller Schiffe ist um mehr als vierfach größer geworden, der Gesamtumsatz der Güter im Hafen ist auch um mehr als vierfach gestiegen, nicht Deutschland sondern Großbritannien wurde zum wichtigsten Kompagnon im Seehandel. Der Anteil der Güter aus

Memelgebiet hat im Gesamtumsatz des Hafens abgenommen, die Memeler Reedereien spielten zu der Zeit der litauischen Regierung im Schiffverkehr des Hafens eine geringe Rolle. Der Hafen hat sich von der Stagnation der Vorkriegszeit losgelöst und hat sich – im Vergleich zu den anderen Häfen der Region – sehr dynamisch vorwärtsentwickelt. Im fünften Kapitel „Verkehrswesen im Memelgebiet 1923–1938“ wird der Entwicklungsgang des Binnenwasser-, Eisenbahn-, und Autoverkehrs analysiert, wie auch die Bestrebungen, den Luftverkehr aufzurichten, der seit 1927 stillstand. Der sechste Kapitel „Industrie des Memelgebiets in den Jahren der litauischen Regierung“ behandelt allgemeine Eigenschaften der Industrieentwicklung von 1923 bis 1938, hier werden auch die Indexziffern der einzelnen Wirtschaftsbranchen und Betriebe analysiert. Bei der Analyse der Holzindustrietätigkeit wird die Errichtung der Rohstofflieferung aus der Sowjetunion erörtert und der Einfluss, den die Weltwirtschaftskrise auf die Großindustriebetriebe des Landes ausgeübt hat. Hier wird eingehend die Entwicklung der jungen Textilindustrie und die Umstellungen in den anderen Wirtschaftsbranchen beleuchtet. Im siebten Kapitel „Expansion der litauischen Wirtschaft im Memelgebiet 1923–1938“ werden die Phasen und die negativen sozialen Folgen dieses Vorgangs bewertet, der politische Charakter der staatlichen und privaten litauischen Kapitalinvasion akzentuiert. Darüberhinaus wird hier konsequent die Gründung der litauischen Betriebe, die Übernahme der verschuldeten Landesbetriebe und die ambivalente Tätigkeit der litauischen Kreditinstitute behandelt. Am Ende des Kapitels wird die Erstellung und Erweiterung der litauischen Handelsflotte analysiert, die die Konkurrenzfähigkeit des Memeler Hafens gesteigert hat. Der letzte Kapitel dieser Forschung ist der wirtschaftlichen Tätigkeit der Kleinlitauer gewidmet, hier werden die Ursachen ihrer Misserfolge ergründet und die nicht immer reibungslosen Verhältnisse zwischen den Litauern Memelgebiets und der zentralen Regierung.

RESÜMEE

1. Die durchgeführte Untersuchung hat gezeigt, dass Memelgebiet in der Zeit des deutschen Reiches (1871 - 1918) ein marginaler Bestandteil der deutschen Wirtschaft war und keine größeren Perspektiven zum Wachstum hatte. Die Hauptgründe für solche wirtschaftliche Lage des Landes waren: die ungünstige geopolitische Situierung, der Mangel an Naturressourcen und ein gewisser, von diesen Faktoren bedingter Entwicklungsrückstand im Vergleich zu anderen Gebieten Deutschlands. Das natürliche Wirtschaftshinterland, dessen Handels- und Industriezentrum die Stadt Memel war, geriet nach der Teilung des Doppelstaates Polen-Litauen in das Russische Reich. Die Wirtschaft Memelgebiets ist hiermit abhängig von den Handelsverhältnissen sowie der Zollpolitik zwischen Deutschland und Russland geworden. Einen negativen Einfluss auf die Entwicklung der Wirtschaft Memelgebiets hatte ebenfalls die, vom Ende des 19. Jh. bis Anfang des 20. Jh. von der russischen Regierung geführte Eigenpolitik zur Entwicklung und Bestärkung der Häfen in der Ostsee. Hierdurch entstand in Libau der starke neue Konkurrent dem Memeler Hafen. Die für Memel ungünstigen Entwicklungstendenzen des Eisenbahnnetzes in Deutschland und Russland sowie die Konkurrenz der Stadt Königsberg, das zum wirtschaftlichen Zentrum Ostpreußens wurde, bedingte die Einseitigkeit der memelländischen Wirtschaft. Gleichzeitig wurden Industrie, Handel und Schifffahrt fast völlig von der Holzflössung auf dem Memelstrom abhängig. Die Infrastruktur des Hafens sowie des Landverkehrs wurden von der deutschen Seite nur gering berücksichtigt und gering finanziell unterstützt. Einige wenige Subventionen und Investitionen im Lande wurden nur durch den ständigen und hartnäckigen Lobbying der Memelländer in den deutschen und preußischen Machtschichten akquiriert.

2. In der Periode von 1871 bis 1913 war das Tempo der Entwicklung und Entfaltung des Memeler Hafens deutlich geringer als das der benachbarten Häfen an der Ostseeküste. Die Regierung Preußens setzte ihre Priorität in der Modernisierung des Königsberger Hafens. Solche ihre Einstellung wurde nicht nur durch schlechtere geopolitische Lage der Stadt Memel, sondern auch von der wirtschaftlichen Zielsetzung Preußens bedingt: nachdem der Hafen Königsberg die über Eisenbahn beförderten Exportwaren Russlands übernommen hat, gab es keinen Zweck mehr, in Memel zu investieren. Memel wurde zu einem Holzexporthafen mit einer minimalen Infrastruktur und blieb im Ausmaß an Schifffahrten und Warenumsatz im Rückstand vom Königsberg und Libau. Vom Ende des 19. Jh. bis Anfang des 20. Jh. überwog Holz im Frachtumsatz des Hafens. Ein beträchtlicher Teil der Schiffe kam nach Memel leer. In dieser Periode ging die Seereederei Memel stark zurück. Die Hauptgründe dafür waren hauptsächlich die konservative Haltung der Unternehmer vor Ort, ihre Angst vor Innovationen, der Mangel an Kapital und die Konkurrenz mit Königsberg und Libau, die immer mehr Fracht dem Memeler Hafen abnahmen.
3. Man kann behaupten, dass die Entwicklung der Wirtschaft Memelgebiets nach dem Ersten Weltkrieg überwiegend durch politische Änderungen ausgelöst war als das Land durch Versailler Vertrag von Deutschland abgetrennt und in die Verwaltung Frankreichs übergeben wurde, das das Friedensmandat bekommen hatte. In der französischen Verwaltungsperiode (1920–1922) war die Wirtschaft Memelgebiets stark von den politischen Interessen Deutschlands, Litauens, Polens und Frankreichs beeinflusst. Polen war daran interessiert, Memel zu seinem zweitwichtigsten Seehafen (nach Danzig) zu machen und unterstützte Frankreichs Pläne, das Land zu einem Freistaat unter französischer Aufsicht zu erklären. In der französischen Verwaltungszeit begann die wirtschaftliche Annäherung von Polen und Memelgebiet und die Vision des

Freistaates aktivierte kommerzielle Investitionen im Lande. In den gemeinsamen Unternehmensprojekten mit Polen, nahm die Elite Memelgebiets aus den Industrie- und Handelskreisen aktiv teil. Litauen betrachtete Memel als seinen natürlichen Hafen und zielte auf den möglichst schnellen Anschluss des Landes, indem es wirtschaftlichen Druck ausübte. Mit dem Ziel seinen Einfluss im Memelgebiet zu behalten, plädierte Deutschland eher für den vorübergehenden Anschluss Memelgebiets an Litauen, als für den wachsenden Einfluss Polens in dem von Frankreich geschützten Freistaat. Aus diesem Grund unterstützte Deutschland Ende des Jahres 1922 die von Litauen initiierte Politik des wirtschaftlichen Drucks im Memelgebiet, welche die wirtschaftliche Lage dort enorm verschlechterte. Ebenfalls zu der Zeit der französischen Verwaltung deutete sich langsam die Krise im Holzhandel und in der Holzbearbeitungsindustrie an, die später stark die Wirtschaft Memelgebiets erschüttert hat. Das war der Grund warum die Vertreter dieser Branche, im Gegensatz zu den landwirtschaftlichen Schichten, die Möglichkeit des eventuellen Anschlusses an Litauen ziemlich begrüßten, da sie den Wiederaufbau der Holzflössung auf dem Memelstrom erwarteten.

4. In der litauischen Regierungszeit (1923–1939) bekam die Wirtschaft Memelgebiets – wegen der hergestellten Verbindung mit dem natürlichen Wirtschaftshinterland – einen neuen qualitativen Status, große Subventionen von der Regierung und die Aussicht auf beschleunigtes Wachstum. Dieser Prozess war aber ambivalent, der Begriff „Wirtschaft Memelgebiets“ ist zweideutig zu verstehen: entweder als Gesamtheit aller in dieser Region tätigen Wirtschaftssubjekten oder als Bezeichnung der wirtschaftlichen Tätigkeit von Landeseinwohnern. Das allgemeine wirtschaftliche Potential des Landes ist in dieser Periode gewachsen, meist jedoch dank des litauischen Kapitals. Die wirtschaftlichen Interessen Litauens und die Ziele der memelländischen Industrie- und Handelskreisen stimmten jedoch oft nicht überein. Den

größten Nutzen bekam in der Zeit der Litauischen Regierung der Hafen, denn das Interesse an seine Modernisierung und Erweiterung beide Parteien teilten. Die nötigen Anlagen kamen jedoch nur von der litauischen Regierung. Ziemlich große Privilegien genossen die an den Export gerichteten Industriegesellschaften des Landes. Und wenn auch sie finanzielle Probleme hatten, so waren sie eher mit den negativen Auswirkungen der Weltwirtschaftskrise (1929–1933) auf den internationalen Märkten verbunden, als mit der Politik Litauens. Nichtsdestoweniger kann man feststellen, dass viele Unternehmer Memelgebiets von der litauischen Wirtschaftspolitik enttäuscht waren, geschweige schon von ihrer politischen Einstellung, wirtschaftliche Hilfe in Deutschland zu suchen. Es hat ihnen nicht gelungen, wie gehofft, zu Hauptagenten des litauischen Außenhandels zu werden. Dazu kam die Expansion der staatlichen litauischen Unternehmen, was die gängigen Prinzipien der Liberalwirtschaft im Lande verletzte. Die Holzindustrie, die den Kern der memelländischen Wirtschaft ausmachte, verkam und die neu hergestellte und erfolgreiche Textilindustrie war auf fremdes Kapital gebaut und nutzte die billige Arbeitskraft aus Großlitauen. Andererseits war dieser Entwicklungsgang in der Wirtschaft Memelgebiets folgerichtig – Litauen bestrebte begründet die Stärkung der eigenen Stellung am einzigen „Tor“ zu den Meereswegen und zu den westlichen Märkten.

5. In der Zeit der litauischen Regierung (1923–1939) waren die Verhältnisse zwischen Litauen und Deutschland und zwischen Litauen und Polen sowie die litauische Wirtschaftspolitik und seine Wirtschaftsexpansion ins Memelgebiet als auch die Weltwirtschaftskrise für die Wirtschaft des Memelgebiets von großer Bedeutung. Am Anfang der dreißiger Jahre verschlechterte sich mit der Verschärfung der politischen Verhältnisse zwischen Litauen und Deutschland auch die Lage der eng an den deutschen Markt gebundenen Wirtschaft Memelgebiets, vor allem litt darunter die Landwirtschaft. Die

negative Auswirkung des wirtschaftlichen Krieges zwischen Litauen und Deutschland verschlimmerte auch noch die Tatsache, dass sein Beginn mit dem Eintreffen der Weltwirtschaftskrise in Litauen und Memelgebiet zusammenfiel. Andererseits finanzierte Deutschland in den Jahren 1923–1938 Wirtschaftssubjekte deutscher Abstammung. Die Wirtschaft Memelgebiets hat ebenfalls unter dem Konflikt zwischen Litauen und Polen gelitten, der die Holzflößung auf dem Oberfluss Memel unterbrochen hat. Die alternativen Rohstoffquellen konnten nur zum Teil die Industrie- und Handelsbedürfnisse des Landes befriedigen. Die Einführung der litauischen Währung und ihre Stabilität hatte eigentlich eine positive Auswirkung auf die Landeswirtschaft, dennoch bedeutete es zu der Zeit der Weltwirtschaftskrise auch einige Schwierigkeiten für die Industrieunternehmen, die sich auf Exportproduktion konzentrierten. Die litauische Zollpolitik bedingte die strukturellen Änderungen in der Industrialisierung des Landes und die Konzentration des Landesaußenhandels im Memeler Hafen hat sich sehr stark auf seine Ausweitung ausgewirkt. Mit wenigen Ausnahmen verstärkte die litauische Wirtschaftsexpansion im Lande die Konkurrenz und soziale Anspannungen und regte großes Unbehagen in den Unternehmerschichten des Landes. Besonders negativ empfangen wurde das dynamische Aufstreben solcher staatlichen Gesellschaften, wie „Maistas“ (d. „Lebensmittel“), „Lietūkis“ (d. „Litauische Wirtschaft“), „Pienocentras“ (d. „Milchzentrum“) und „Lietuvos Baltijos Lloydas“ (d. „Der litauische baltische Lloyd“) sowie die besonderen Bedingungen, die sie genießen durften.

6. Als der Memeler Hafen für Import und Export seines natürlichen Wirtschaftshinterlands zuständig wurde, begann er, in der Zeit der litauischen Regierung sich schnell zu entwickeln und übertraf mit seinem Entwicklungstempo die anderen Häfen an der östlichen Ostseeküste. Von den Geldern der litauischen

Regierung wurde für den Transport der Stückwaren notwendige Infrastruktur im Hafen etabliert, welche den Umsatz konsequent steigen ließ. Der Hafen wurde zum Zentrum des litauischen Außenhandels. Wichtige Faktoren für die Hafententwicklung, die erfolgreiche Konkurrenz mit den Nachbarn ermöglichten, waren der Ausbau des Landverkehrs vom Hafen zum Wirtschaftshinterland nach Litauen und die Steigerung seiner Konkurrenzfähigkeit. Der Bau der Eisenbahnlinie Kretinga - Telšiai - Šiauliai und die protektionistische Tarifpolitik der litauischen Eisenbahnlinien lenkten die Frachtgüter aus Nord-Litauen nach Memel und lösten die Konkurrenz des Libauer Hafens auf. Die Bestrebungen, die Hafengebühren zu verringern, die Steigerung des Exportausmaßes sowie die Gründung der litauischen Handelsflotte führten zur Normalisierung auf dem Frachtmarkt des Hafens und ermöglichten seine Befreiung vom Einfluss des Königsberger Hafens.

7. In der litauischen Regierungsperiode stieg im Memeler Hafen das Ausmaß des Schiffverkehr- und Güterumsatzes. Die Hauptfaktoren des Importwachstums im Hafen waren die steigenden Bedürfnisse des litauischen Marktes sowie der Transitholztransport aus der Sowjetunion und Finnland. Die Exportausmaße stiegen wegen des „Wirtschaftskrieges“ zwischen Litauen und Deutschland sowie wegen des Wachstums der litauischen landwirtschaftlichen Produktion. In den dreißiger Jahren ersetzte Großbritannien den bisherigen Hauptpartner im Außenhandel, Deutschland. Großbritannien bekam den größten Teil des Güterumsatzes im Hafen. Im Vergleich zu den früheren Jahren veränderte sich unter der litauischen Regierung auch Umsatzstruktur der Güter: wenn früher die wichtigste Exportware über die Meereswege das Holz war, so stiegen am Ende der dreißiger Jahre die landwirtschaftlichen Produkte zum ersten Platz auf. Unter der litauischen Regierung verringerte sich beachtlich die Anzahl der deutschen Schiffe im Gesamtschiffverkehr auf dem Hafen. Die Reederei Memel blieb

schwach und spielte keine besonders große Rolle in den Umsätzen des Hafens aber am Ende der dreißiger Jahre begann die Entwicklung der litauischen Handelsflotte.

8. Diese, zum ersten Mal in der litauischen Geschichtsschreibung durchgeführte Analyse hat gezeigt, was für eine wichtige Rolle für die Landeswirtschaft die Binnenwasserwege (der Memelstrom und das Kurische Haff) gespielt haben. Durch große Jahresumsätze der Güter und durch Aufkommen von Dampfschiffen war die Preußische Regierung in der zweiten Hälfte des 19. Jh. aufgefordert, das Fahrwasser im Kurischen Haff und das Flussbett in dem Teil der Memel, der in ihrem Besitz war, zu richten, Häfen, Leuchttürme und andere hydrotechnische Einrichtungen zu bauen. Auf den Binnenwasserwegen wurden hunderte von tausenden Tonnen Güter aus und nach Memel transportiert, die Kapazitäten der Flussschiffe stiegen kontinuierlich. Unter der litauischen Regierung nahm der Gütertransport auf den Binnenwasserwegen noch mehr zu. Aufgrund der Aufnahmefähigkeit des litauischen Marktes änderte sich auch die Umsatzstruktur der Güter: am Ende der dreißiger Jahre übertrafen die Gütermengen, die nicht ins Land sondern aus dem Lande transportiert wurden. In den Jahren 1923–1939 behauptete sich der König-Willhelm-Kanal endgültig als der zentrale Wasserweg nach Memel. In der Zwischenkriegszeit hat man aber das Flussbett in dem Teil der Memel, der im litauischen Besitz war (zwischen Schmallengenken und Kaunas,) nicht gerichtet. Erst am Ende der dreißiger Jahre fing man mit den Bauarbeiten an aber die Einrichtung der Buhnen hat man nur bis Jurbarkas geschafft. Deswegen war das Flussbett des Memelstroms im Memelgebiet viel tiefer, da verkehrten größere Schiffe und die nach Litauen beförderte Güter sollten in Schmallengenken in kleinere Schiffe umgeladen werden. Dies hat die Transportkosten in die Höhen geschaukelt und stoppte die Entwicklung von Wasserwegen zwischen Memelgebiet und Großlitauen.

9. Besondere Rolle in der Wirtschaftsentwicklung des Landes fiel dem Eisenbahnverkehr zu. Völlig richtig betrachtete die Korporation der Kaufmannschaft Memel den verspäteten Eisenbahnbau in der zweiten Hälfte des 19. Jh. als Grund für Handelseinschränkung und -strukturveränderung, sie erkannte aber nicht gleich den Kern dieses Problems. Die Memeler Unternehmer sahen, wie die Kaufleute in Königsberg dank der Eisenbahn den Expeditionshandel mit Russland und den Getreidehandel ihnen abnehmen und hofften, dass sie ihre Stellung im Transithandel wiederherstellen werden, sobald die Eisenbahn nach Memel gebaut wird. Es hat sich aber herausgestellt, dass die Eisenbahn im Memelgebiet ohne Verbindung mit dem russischen Eisenbahnnetz für den Transithandel mit Russland nutzlos war und nicht geholfen hat, das Wirtschaftshinterland für den Memeler Hafen auszudehnen. Ungeachtet dessen brachte der Aufbau des Eisenbahnverkehrs Nutzen für die Wirtschaft des Landes und hatte achtbare soziale Bedeutung. Während des Ersten Weltkriegs hat das deutsche Militär die Eisenbahnlinie Memel-Bajohren weiter bis Priekule in Lettland gebaut. Diese Linie war aber zu weit von dem litauischen Wirtschaftshinterland entfernt. Die für die Landeswirtschaft strategisch wichtige Eisenbahnverbindung entstand erst am Anfang der dreißiger Jahre, als die Linie Kretinga-Telšiai-Šiauliai gebaut wurde. Seitdem stieg die wirtschaftliche Bedeutung der Linie Memel-Bajohren, darauf wurden immer grösser Gütermengen befördert. Die Eisenbahnlinie Laugsargen-Pogegen verlor in den dreißiger Jahren wegen Konflikt zwischen Deutschland und Litauen einen erheblichen Teil des Güterumsatzes, weil die litauischen Landwirtschaftsprodukten nicht mehr nach Deutschland, sondern auf dem Meeresweg nach Großbritannien befördert wurden.
10. Die Entwicklung des Landes- und Luftverkehrs im Memelgebiet ist bis jetzt nicht erforscht. Die Schmalspurbahnlinien, die es seit Anfang des 19. Jh. im

Memelgebiet gab, und die Straßenbahn in der Stadt Memel waren ein wichtiger Teil des Landesverkehrs, der die wirtschaftlichen und sozialen Bedürfnisse der Einwohner befriedigte. Im Ersten Weltkrieg waren die Schmalspurlinien stark beschädigt und brachten in der Zwischenkriegszeit keinen Gewinn. Die Behörden Memelgebiets waren an Erhaltung der Schmalspurlinien interessiert, unterstützten sie stets mit Finanzen und haben resolut die Gesuche der Besitzer abgelehnt, zu sie schließen. Das litauische Ministerium für Verkehr untersuchte die Frage ihrer Übernahme, entschied sich aber dafür nicht, die stark verschuldeten Linien vom Privatkapital Deutschlands abzukaufen. Die Straßenbahnlinien in der Stadt Memel waren weniger verlustig aber am Anfang der dreißiger Jahre waren sie schon stark technisch abgenutzt. Da ihre Modernisierung große Investitionen benötigte, hat sich die Stadtverwaltung für ein billigeres Stadttransportmittel entschieden.

11. In der Zwischenkriegszeit gewann der Autoverkehr immer stärkere Positionen im System des Festlandverkehrs im Memelgebiet. Ihr Verbreitungsgrad im Memelgebiet war deutlich größer als in Großlitauen. Die größte Expansion fand der Autoverkehr auf dem Markt für Passagiertransport, wo seit den dreißiger Jahren die Busse in einer erfolgreichen Konkurrenz mit der Schmalspureisenbahnlinien standen und in der Stadt Memel die Straßenbahn ersetzt haben. Der Lufttransport, den nach dem Ersten Weltkrieg die deutschen Fluggesellschaften im Memelgebiet organisiert haben, war nicht rentabel und existierte nur eine kurze Zeit. Am Ende der dreißiger Jahre hat die litauische Regierung ihre Zustimmung erteilt, eine Luftlinie Kaunas - Memel zu etablieren und Mittel für die Passagierflugzeuganschaffung zugeteilt. Aber durch überzogene Verhandlungen mit dem Magistrat zu dem Gebrauch des Flugplatzes in Memel, blieb die Luftlinie nicht eröffnet. Es ist möglich, dass der Projektboykott seitens der Stadtverwaltung eher wirtschaftlichen als politischen Gründen unterlag.

12. Die Industrie Memelgebiets entstand mit einiger Verspätung und war ziemlich schwach. Die Entstehung einer modernen Industrieproduktion hinderte die geopolitische Lage und die Politik der deutschen Regierung, die verstärkt den industriellen Westen Deutschlands förderte, sowie die Konkurrenz Königsbergs und die für das Bürgertum des Landes typische konservative Haltung. Das Memelgebiet war eine der letzten Regionen des deutschen Reiches, welche die Industrialisierung erfahren hat. Die Großindustrie entstand hier erst am Ende des 19. Jh. und die Gründer der Gesellschaften waren fast ausschließlich Unternehmer von Außerhalb. Mit der Ausnahme der Fabrik für chemische Produktion „Union“, wurde die ganze großindustrielle Produktion des Landes für die Außenmärkte hergestellt. Während des Ersten Weltkriegs ging die Landesindustrieproduktion stark zurück, aus Mangel an Kraftstoff, Rohstoff und Arbeitskraft mussten einige Betriebe schließen. 1919–1922, als der Rohstoffimport stark nachließ, ging der industrielle Hauptstrang Memelgebiets – die Holzindustrie auch ziemlich zurück. Aus großem Mangel an Holz konnten viele Sägewerke nur mit halber Kapazität arbeiten, einige Betriebe mussten die Herstellung ganz abbrechen. Die Holzindustrie im Memelgebiet war nicht nur dem Mangel an Rohstoffe ausgesetzt, sondern auch den Abgabeschwierigkeiten auf dem instabilen Nachkriegszeitmarkt. Andere Industriezweige erfuhren einige positive Änderungen in der Zeit der französischen Verwaltung: der Bau von Seeschiffen wurde wieder belebt, es stieg die Anzahl der Gesellschaften in der Lebensmittel- und Tabakbranche.
13. Die Industrieentwicklung in der litauischen Regierungszeit im Memelgebiet markierten große strukturelle Änderungen. Sie waren von mehreren Faktoren bedingt: von der Einführung der litauischen Währung, von der Verbrauchs- und Zollsteuernpolitik Litauens sowie von dem bis Ende der

dreißiger Jahre ungelösten Problem zur Erneuerung der Holzflössung auf der Memel. Die größten Veränderungen verursachte die litauische Zollpolitik, dank der die Textilindustrie im Memelgebiet entstand und zum führenden Industriezweig wurde. Die Produktion von Tabakwaren, Lebensmittel, Stahlbearbeitung, Chemie und anderer Industriezweigen ist ebenfalls gewachsen. In den zwanziger Jahren hat die Holzindustrie des Landes wegen des Rohstoffmangels eine schwere Krise erlebt. Vordem bekamen die Großgesellschaften der Holzindustrie, die für das litauische Budget besonders wichtige Exportproduktion hergestellt haben, das Holz für niedrigen Preis aus dem litauischen Forst und genossen einige Zollvorteile. Während der Weltwirtschaftskrise erfuhren diese Gesellschaften große Verluste und verschuldeten sich bei den litauischen Banken. Aber trotz der Verluste in den Jahren der Krise war die Industrie Memelgebiets in allen Tätigkeitsbereichen der Industrie Großlitauens deutlich voraus. Im Memelgebiet war die Konzentration, die Intensität und der Mechanisierungsgrad der Industrie beachtlich höher als in Großlitauen. Die Stadt Memel blieb in der Zwischenkriegszeit das führende Zentrum Memelgebiets, hier funktionierten am Ende der dreißiger Jahre drei Viertel aller Industriebetriebe der Region.

14. Das strategische Ziel der litauischen Politik im Memelgebiet war die Bestrebung, das Land möglichst schnell in die Staatsstrukturen zu integrieren, und zur Hauptmaßnahme, die zu diesem Ziel führte, wurde die wirtschaftliche Expansion Litauens im Land. Die Invasion von dem litauischen Kapital und der Arbeitskraft war das wichtigste Instrument für seine Einflussstärkung in der Wirtschaft des Landes. Die Politik der wirtschaftlichen Expansion haben nicht nur die Regierungs- und Geschäftsschichten Litauens sondern auch ein Teil der kleinlitauischen Politiker und Unternehmer Memelgebiets inspiriert und unterstützt. An diese Expansion nahmen ausschließlich die Fremdlinge aus Litauen teil, die Teilnahme

der Litauer Memelgebiets war an den Projekten des staatlichen Kapitals minimal. Für die Lituanisierung des Landes wurden auch die finanziellen Schwierigkeiten der Landesunternehmen ausgenutzt, als seit Mitte der dreißiger Jahren gefordert wurde, dass die Gesellschaften, die in den litauischen Banken Darlehen bekommen haben und die Vergünstigungen der litauischen Behörden genossen haben, die Arbeiter litauischer Abstammung anstellen.

15. Nachdem man alle Umstände erforscht und eingeschätzt hat – den Mangel an Rohstoffe, Arbeitskraft und Erfahrung, das niedrigere Niveau der wirtschaftlichen Gestaltung im Staat, wie auch die starke Opposition der Deutschen, die konsequent von Deutschland unterstützt wurde – kann man behaupten, dass die Politik Litauens im Memelgebiet den Interessen des Litauischen Staates adäquat entsprach. In den ersten Jahren seiner Regierung entbehrte der Litauische Staat finanzielle Mittel, um aktiver im Wirtschaftsleben zu handeln. Die konsequente Expansion des litauischen Kapitals begann im Lande am Ende der zwanziger Jahre, zu ihren wichtigsten Ausführer wurden die staatlichen Gesellschaften „Maistas“ (d. „Lebensmittel“), „Lietūkis“ (d. „Litauische Wirtschaft“), „Pienocentras“ (d. „Milchzentrum“). Seit Mitte der dreißiger Jahre begann der Aufschwung dieser Expansion, deren wichtigste Aufgabepunkte waren: die Gründung neuer Unternehmen auf Basis der litauischen Kapitalanlagen, die Übernahme der bei dem Litauischen Staat und den Banken verschuldeten Industrieunternehmen im Lande sowie die Gründung und Entwicklung der nationalen Handelsflotte. Die entscheidendsten Versuche, planmäßig das Memelgebiet zu kolonisieren und die wirtschaftliche Stellung der Litauer im Lande zu festigen, äußern sich am Ende der dreißiger Jahre, als an der Landesbank Litauens (lt. Žemės bankas) geheime Fonds gegründet wurden. Sie blieben aber nicht genutzt, weil die Behörden des Memelgebiets starken Widerstand leistete und Deutschland energischen Druck ausübte.

16. Das erste Mal in der litauischen Geschichtsschreibung durchgeführte Untersuchung hat ergeben, dass die Rolle der Kleinlitauer in der Wirtschaft des Memelgebiets unbedeutend war. In den Jahren der litauischen Regierung haben die zentralen Behörden kräftig die wirtschaftlichen Initiativen der Litauer unterstützt aber sie waren erfolglos. Die Effektivität und Konkurrenzfähigkeit der litauischen Gesellschaften war niedriger als die in den deutschen und jüdischen Betrieben. Förmlich hatte das litauische Geschäft günstige Bedingungen für seine Entwicklung aber es war wegen des Erfahrungs- und Finanzmittelmangels nicht imstande, die gebotenen Möglichkeiten auszunutzen. Den Kleinlitauern fehlten die erträglichen Arbeitskräfte aber sie klagten oft über die geringe Aufmerksamkeit und Unterstützung der litauischen Regierung, über ihre Weigerung, ihnen die wichtigen Behördenstellen im Memelgebiet zu einzuräumen. Andererseits beleidigte die wirtschaftlichen Aspirationen der Kleinlitauer nicht nur das Misstrauen der zentralen Behörden aber auch ihr bedingungsloser Verlass auf die große staatliche Gesellschaften-Monopolisten. Ihre dynamische Expansion verletzte die Interessen der deutschen und jüdischen aber auch der litauischen Unternehmer Memelgebiets. Die absolute Mehrheit der litauischen Unternehmen im Memelgebiet ist in den zwanziger Jahren gegründet worden. Ihre Tätigkeit war überwiegend Handel oder Kreditierung, die meist verbreiteten Organisationsformen der Unternehmer waren die Aktiengesellschaft oder die Genossenschaft. Die offiziell veröffentlichten Jahresbilanzen und die Gewinn- und Verlustrechnungen widerspiegelten nicht immer die wahre finanzielle Situation dieser Unternehmen.

PUBLIKATIONEN ZUM THEMA DER DISSERTATION

1. Žukas J., Soziale und wirtschaftliche Entwicklung Klaipėdas/Memels von 1900 bis 1945, *Im Wandel der Zeiten: Die Stadt Memel im 20. Jahrhundert*, Nordost-Archiv, Zeitschrift für Regionalgeschichte, Neue Folge, Bd. X/ 2001, Lüneburg, 2002, S. 75-116.
2. Žukas J., Endrius Borcherto „Pro memoria“ apie Lietuvos politikos Klaipėdos krašte nesėkmių priežastis ir būdus padėčiai ištaisyti, *Kultūriniai saitai abipus Nemuno: Mažosios Lietuvos reikšmė Didžiajai Lietuvai spaudos draudimo metais (1864–1904)*, Acta Historica Universitatis Klaipedensis, X, Klaipėda, 2004, p. 94–113.
3. Žukas J., Stambiosios pramonės atsiradimas Klaipėdos krašte (XIX a. pabaiga – XX a. pradžia), *Lietuvos istorijos studijos*, 2007, t. 19, Vilnius, p. 41–51.
4. Žukas J., Automobilių transporto raida Klaipėdos krašte XX amžiaus pirmoje pusėje (1900–1939), *Lietuvos istorijos studijos*, 2009, t. 24, Vilnius, p. 63–79.
5. Žukas J., Klaipėdos ir Karaliaučiaus uostų raida ir tarpusavio konkurencija: istorinė apybraiža, *Human resources – the main factor of regional development*, Journal of Social Sciences, No. 2, Klaipėda, 2010, p. 23–45.

INFORMATION ZUM DOKTORANDEN

Julius Žukas hat 1975–1980 an der Universität Vilnius Geschichte studiert, mit dem Abschluss des Studiums erwarb er die Qualifikation eines Historikers (Magistergrad). 1980–1991 arbeitete er in der Klaipėdaer Filiale des Litauischen Konservatoriums als Lektor, 1991–1993 als Lektor der Universität Klaipėda, 1993–2007 als Stellvertreter des Direktors im Museum für die Geschichte Kleinlitauens. Seit 2005 arbeitete Julius Žukas als Assistent im Lehrstuhl für Politische Wissenschaft an der Universität Klaipėda und seit September 2010 im demselben Lehrstuhl als Lektor.

In den Jahren 2005–2009 promovierte Julius Žukas am der Universität Klaipeda und im Institut für Geschichte Litauens.

Seine wissenschaftliche Interessen sind folgend: Politik-, Sozial- und Wirtschaftsgeschichte des Memelgebiets und Kleinlitauens, sowie Politik-, Sozial- und Wirtschaftsentwicklung des Gebiets Kaliningrad, als auch die Entwicklung des Politiksystems Litauens.

Julius Žukas hat 13 wissenschaftliche Artikel in Litauen und im Ausland publiziert, hat an einigen internationalen wissenschaftlichen Seminaren teilgenommen.

E-Mail: julius.zukas@gmail.com

SANTRAUKA

Šio darbo **tiriamoji problema** yra susijusi su nepakankamu Klaipėdos krašto ekonominės raidos 1871–1939 m. išnagrinėjimu lietuvių istoriografijoje. Tai pasireiškia: 1) Klaipėdos krašto ekonominės raidos kai kuriais šio laikotarpio periodais analizės nebuvimu; 2) atskirų Klaipėdos krašto ekonomikos šakų vystymosi tyrimo stoka; 3) kompleksiškos, visus Klaipėdos krašto ekonomikos raidai įtakos turėjusius politinius veiksmus aprėpiančios analizės trūkumu.

Tyrimo objektas yra Klaipėdos krašto ekonominė raida 1871–1939 m. Šiuo laikotarpiu Klaipėdos krašto istorinė raida patyrė kardinalių permainų (krašto atskyrimas nuo Vokietijos, prancūzų administravimas, prijungimas prie Lietuvos), todėl tyrime nemažai vietos skiriama esminės įtakos krašto ekonomikai turėjusiems politiniams veiksniams.

Tyrimo tikslas – remiantis archyviniais ir publikuotais šaltiniais bei moksline literatūra, nustatyti esminius Klaipėdos krašto ekonominės raidos 1871–1939 m. bruožus, pagrindinį dėmesį skiriant uosto, pramonės ir transporto vystymosi analizei.

Darbą sudaro įvadas, trys dalys, išvados, priedai, šaltinių ir literatūros sąrašas. Pirmojoje dalyje „Nuo Versalio iki Versalio: Klaipėdos krašto ekonomikos raida 1871–1918 m.“ yra analizuojamos Klaipėdos uosto, krašto pramonės ir transporto, ypač geležinkelio, raidos tendencijos, atskiras skyrius skirtas specifinei krašto ekonomikos būklei Pirmojo pasaulinio karo metais (1914–1918 m.).

Antrojoje darbo dalyje „Klaipėdos krašto ūkinė raida 1918 m. pabaigoje – 1923 m. pradžioje“ nagrinėjamas trumpas, tačiau radikaliu krašto istorijos lūžiu paženklintas laikotarpis, kai nuo Vokietijos atskirtą Klaipėdos kraštą pradėjo valdyti Prancūzija, ėmė ryškėti krašto virtimo laisvąja valstybe perspektyva ir formavosi atkurtos Lietuvos valstybės politika Klaipėdos krašto atžvilgiu.

Trečiojoje darbo dalyje „Klaipėdos krašto ekonominė raida Lietuvos valdymo metais (1923–1939 m.)“ nagrinėjama Klaipėdos uosto, krašto transporto ir pramonės veikla, nemažai vietos skiriama

didelę įtaką krašto ūkiui turėjusių išorės veiksnių, Lietuvos ekonominės politikos krašte ir krašto lietuvių ekonominės veiklos analizei.

Gauti tyrimo rezultatai apibendrinti išvadose, sukaupia ir išanalizuota statistinė medžiaga pateikiama prieduose.

Tyrimo metu naudoti šaltiniai ir literatūra pateikiami šaltinių ir literatūros sąrašė.

IŠVADOS

1. Atliktas tyrimas parodė, kad Klaipėdos kraštas Vokietijos imperijos laikotarpiu (1871–1918 m.) buvo marginalinis, didesnių plėtros perspektyvų neturėjęs Vokietijos ekonomikos arealo segmentas. Esminę įtaką tokiai krašto ekonominei būklei turėjo nepalanki geopolitinė padėtis, gamtinių išteklių skurdumas ir šių veiksnių lemiamas atsilikimas nuo kitų Vokietijos regionų vystymosi tempų. Krašto prekybos ir pramonės centro – Klaipėdos – natūralus ekonominis užnugaris po Abiejų Tautų Respublikos padalijimų atsidūrė Rusijos imperijos sudėtyje, todėl šio krašto ekonomika tapo priklausoma nuo Vokietijos–Rusijos prekybinių santykių ir šių valstybių muitų politikos. Negatyvią įtaką Klaipėdos ūkio plėtrai taip pat turėjo Rusijos valdžios XIX a. antrojoje pusėje – XX a. pradžioje vykdyta savų Baltijos jūros uostų vystymo ir protegavimo politika, išugdžiusi naują stiprią Klaipėdos uosto konkurentę Liepoją. Nepalankios Klaipėdai Vokietijos ir Rusijos geležinkelių tinklo plėtros tendencijos ir Rytų Prūsijos ekonomikos centru tapusio Karaliaučiaus konkurencija lėmė vienpusišką Klaipėdos krašto ekonomikos pobūdį, kai prekyba, laivininkystė ir pramonė tapo beveik išimtinai priklausomos nuo Nemuno į kraštą plukdytos medienos. Vokietijos dėmesys Klaipėdos uosto, krašto sausumos transporto infrastruktūrai buvo minimalus, pavienių subsidijų ir investicijų krašte buvo pasiekta dėl nuolatinio ir

atkaklaus klaipėdiečių lobizmo Prūsijos ir Vokietijos valdžios sluoksniuose.

2. 1871–1913 m. Klaipėdos uosto plėtros tempai buvo daug lėtesni nei kaimyninių Baltijos jūros uostų. Prūsijos vyriausybė pagrindinį dėmesį skyrė Karaliaučiaus uosto modernizavimui. Tokį Prūsijos valdžios požiūrį į Klaipėdos uostą lėmė ne tik blogesnė nei Karaliaučiaus geopolitinė Klaipėdos padėtis, bet ir ekonominio tikslingumo veiksniai – Karaliaučiaus uostui perėmus geležinkeliais gabentus Rusijos eksporto krovinius, nebuvo tikslo plėsti investicijas Klaipėdoje. Klaipėda virto minimalią infrastruktūrą turinčiu medienos eksporto uostu, laivybos ir krovinių apyvartos mastais smarkiai atsilikusi ir nuo Karaliaučiaus, ir nuo Rusijos valdžios proteguojamo Liepojos uosto. XIX a. antrojoje pusėje – XX a. pradžioje uosto krovinių apyvartoje dominavo mediena, o didelė dalis krovinių laivų į Klaipėdą atplaukdavo tušti. Tuo laikotarpiu smarkiai smuko Klaipėdos jūrų laivininkystė, pagrindinės to priežastys buvo vietos verslininkų konservatyvumas, inovacijų baimė, kapitalo stoka ir vis daugiau krovinių iš Klaipėdos perimdavusių Karaliaučiaus ir Liepojos uostų konkurencija.
3. Galima teigti, kad po Pirmojo pasaulinio karo Klaipėdos krašto ekonominei raidai esminę įtaką turėjo politinės permainos, kai Versalio taikos sutartimi kraštas buvo atskirtas nuo Vokietijos ir pavestas administruoti Santarvės mandata gavusiai Prancūzijai. Prancūzų administravimo laikotarpiu (1920–1922 m.) Klaipėdos krašto ūkinį gyvenimą stipriai veikė Vokietijos, Lietuvos, Lenkijos ir Prancūzijos politiniai interesai. Lenkija buvo suinteresuota paversti Klaipėdą savo antruoju (po Gdansko) jūrų uostu ir rėmė sąjungininkės Prancūzijos planus padaryti kraštą savo kontroliuojama laisvąja valstybe. Prancūzų administravimo metu prasidėjo ekonominis Lenkijos ir Klaipėdos krašto suartėjimas, o laisvosios valstybės vizija suaktyvino komercinio pobūdžio investicijas krašte, bendruose su lenkais verslo projektuose

aktyviai dalyvavo krašto prekybos ir pramonės sluoksnių elitais. Lietuva, laikydama Klaipėdą savo natūraliu uostu, siekė kuo greičiau prisijungti kraštą, tam panaudodama ekonominio spaudimo priemones. Siekdama išlaikyti savo įtaką krašte, Vokietija buvo labiau suinteresuota laikinu jo prijungimu prie Lietuvos nei Lenkijos įtakos stiprinimu Prancūzijos globojamoje laisvojoje valstybėje. Todėl 1922 m. pabaigoje Vokietija parėmė Lietuvos pradėtą krašto ekonominio spaudimo politiką, kuri smarkiai pablogino ekonominę krašto padėtį.

Prancūzų administravimo metais taip pat ėmė ryškėti būsimos, visą Klaipėdos krašto ekonomiką sukrėtusios prekybos mediena ir medžio apdirbimo pramonės krizės kontūrai. Dėl to šios Klaipėdos krašto ekonomikos šakos atstovai, skirtingai nei agrariniai sluoksniai, gana palankiai vertino eventualaus Klaipėdos krašto prijungimo prie Lietuvos galimybę, tikėdamiesi atnaujinti medienos plukdymą Nemunu.

4. Tyrimas parodė, kad Lietuvos valdymo metais (1923–1939) Klaipėdos krašto ekonomika dėl atsiradusios jungties su natūraliu ekonominiu užnugariu įgijo kokybiškai kitą statusą, stambias valstybės investicijas ir spartaus augimo perspektyvas. Kita vertus, šis procesas turėjo dvigubą prigimtį, nes galima dvejopa pačios sąvokos „Klaipėdos krašto ekonomika“ samprata – kaip visų toje teritorijoje veikusių ūkio subjektų suma ir kaip krašto gyventojų ekonominės veiklos apibūdinimas. Bendras krašto ekonominis potencialas šiuo laikotarpiu išaugo, tačiau daugiausia dėl lietuviško kapitalo. Lietuvos ekonominiai interesai ir Klaipėdos krašto prekybos bei pramonės sluoksnių siekiai daugeliu atvejų nesutapo. Daugiausia naudos Lietuvos valdymo laikotarpis davė Klaipėdos uostui, kurio modernizavimu ir plėtra buvo suinteresuotos abi pusės, tačiau visas tam reikalingas investicijas skyrė tik Lietuvos valstybė. Nemažas privilegijas turėjo eksportui dirbusios krašto pramonės įmonės, kurių finansiniai sunkumai buvo susiję ne

ties su Lietuvos politika, kiek su pasaulinės ekonominės krizės sukeltais negatyviais pokyčiais tarptautinėse rinkose. Visgi galima konstatuoti, kad, nekalbant apie politinį nusistatymą ieškoti ekonominės paramos Vokietijoje, dauguma klaipėdiškių verslininkų nusivylė Lietuvos ekonomine politika. Jiems nepavyko, kaip tikėtasi, tapti pagrindiniais Lietuvos užsienio prekybos agentais, o Lietuvos valstybinių bendrovių ekspansija pažeidė įprastus krašte liberalios ekonomikos principus. Sunyko krašto ekonomikos pagrindą sudariusi medžio pramonė, o naujai atsiradusi ir suklestėjusi tekstilės pramonė buvo organizuota daugiausia ne vietinio kapitalo iniciatyva ir rėmėsi pigia darbo jėga iš Didžiosios Lietuvos. Kita vertus, tokia Klaipėdos krašto ekonomikos raida tarpukariu buvo dėsninga, nes Lietuva natūraliai stengėsi stiprinti savo pozicijas vieninteliame savo priėjime prie jūros ir prie Vakarų rinkų.

5. Lietuvos valdymo metais (1923–1939) Klaipėdos krašto ekonomikai didelę įtaką turėjo Lietuvos–Vokietijos ir Lietuvos–Lenkijos santykių būklė, Lietuvos ekonominė politika bei ekonominė ekspansija krašte ir pasaulinės ekonominės krizės padariniai. 4-ojo dešimtmečio pradžioje pablogėjus Lietuvos–Vokietijos politiniams santykiams, pablogėjo glaudžiai su Vokietijos rinka susietos Klaipėdos krašto ekonomikos būklė, o ypač nukentėjo žemės ūkis. Negatyvų Vokietijos–Lietuvos „ekonominio karo“ poveikį sustiprino tai, kad jo pradžia sutapo su pasaulinės ekonominės krizės bangos atėjimu į Lietuvą ir Klaipėdos kraštą. Kita vertus, Vokietija 1923–1938 m. finansiškai rėmė vokiškos kilmės krašto ūkio subjektus. Krašto ekonomika taip pat smarkiai nukentėjo nuo Lietuvos–Lenkijos konflikto, nutraukusio Nemuno aukštupio miškų medienos plukdymą į Klaipėdą, o surasti alternatyvūs žaliavos tiekimo šaltiniai tik iš dalies tenkino krašto prekybos ir pramonės poreikius. Lito įvedimas ir jo stabilumas iš esmės turėjo teigiamą įtaką krašto ūkiui, tačiau pasaulinės ekonominės krizės metais kėlė

nemažai sunkumų eksportinę produkciją gaminusioms krašto pramonės įmonėms. Lietuvos muitų politika lėmė struktūrines krašto pramonės raidos permainas, o šalies užsienio prekybos koncentracija Klaipėdos uoste labai stipriai stimuliuo jo plėtrą. Išskyrus pavienes išimtis, Lietuvos ekonominė ekspansija krašte stiprino konkurenciją bei socialinę įtampą krašte ir kėlė didžiosios dalies krašto verslo sluoksnių nepasitenkinimą. Itin negatyviai buvo vertinamas dinamiškas valstybinių bendrovių „Maistas“, „Lietūkis“, „Pienocentras“, taip pat „Lietuvos Baltijos Loydas“ skverbimasis ir išskirtinių verslo sąlygų joms suteikimas.

6. Tapęs savo natūralaus ekonominio užnugario importo ir eksporto uostu, Lietuvos valdymo metais Klaipėdos uostas virto vienu sparčiausiai besivysčiusiu iš visų rytinės Baltijos jūros pakrantės uostų. Lietuvos valstybės investicijos sukūrė uoste gabalinių prekių gabenimo infrastruktūrą, įgalinusių nuosekliai didinti krovinių apyvartą, uostas tapo Lietuvos užsienio prekybos centru. Labai svarbus uosto plėtrai veiksnys, leidęs sėkmingai konkuruoti su kaimyniniais uostais, buvo komunikacijų su ekonominiu užnugariu bei konkurencingumo lygio gerinimas. Geležinkelio linijos Kretinga–Telšiai–Šiauliai nutiesimas ir protekcionistinė Lietuvos geležinkelių tarifų politika nukreipė Šiaurės Lietuvos krovinius į Klaipėdą ir panaikino Liepojos uosto konkurenciją, o pastangos mažinti Klaipėdos uosto rinkliavas, eksporto per jų apimtį didinimas ir lietuviško prekybos laivyno sukūrimas leido normalizuoti Klaipėdos uosto frachtų rinką ir vaduotis iš Karaliaučiaus uosto įtakos.
7. Lietuvos valdymo krašte metais smarkiai išaugo laivų judėjimas Klaipėdos uoste ir krovinių apyvarta. Pagrindiniai importo per Klaipėdos uostą augimo veiksniai buvo didėjantys Lietuvos rinkos poreikiai ir medienos tranzitas iš Sovietų Sąjungos ir Suomijos, o eksporto apimtį smarkiai didino Vokietijos–Lietuvos „ekonominis karas“ bei Lietuvos žemės ūkio produkcijos didėjimas. 4-ajame dešimtmetyje

vietoje Vokietijos pagrindine Lietuvos užsienio prekybos partnere tapo Didžioji Britanija, kuriai teko pagrindinė uosto krovinių apyvartos dalis. Lyginant su ankstesniais metais Lietuvos valdymo laikotarpiu pakito ir krovinių apyvartos struktūra: anksčiau pagrindinė eksporto jūra prekė buvo mediena, o 4-ojo dešimtmečio antrojoje pusėje į pirmą vietą iškopė žemės ūkio produktai.

Lietuvos valdymo metais gerokai sumažėjo Vokietijos laivų dalis bendrame uosto laivų judėjime. Klaipėdos jūrų laivininkystė liko silpna ir didesnio vaidmens uosto apyvartoje nevaizdino, užtat 4-ojo dešimtmečio antrojoje pusėje sparčiai sustiprėjo Lietuvos prekybos laivyno pozicijos.

8. Pirmąkart Lietuvos istoriografijoje atlikta analizė parodė, kokia svarbi reikšmė krašto ekonomikos srityje teko vidaus vandens keliams – Nemunui ir Kuršių marioms. Didelė metinė krovinių apyvarta ir garlaivių atsiradimas paskatino Prūsijos valdžią XIX a. antrojoje pusėje sureguliuoti jai priklausiusios Nemuno atkarpos vagą ir Kuršių marių farvaterį, statyti uostus ir kitus hidrotechninius įrenginius. Vidaus vandens keliais į Klaipėdą ir iš jos buvo plukdoma ir gabenama laivais šimtai tūkstančių tonų krovinių, nuolat didėjo upinių laivų talpa. Lietuvos valdymo metais krovinių gabenimas vidaus vandens transportu dar labiau išaugo, o dėl Lietuvos rinkos imlumo pakito krovinių apyvartos struktūra: XX a. 4-ojo dešimtmečio pabaigoje daugiau krovinių imta gabenti iš krašto nei į kraštą. 1923–1938 m. Karaliaus Vilhelmo kanalas galutinai tapo pagrindiniu į Klaipėdą vedusiu prekybiniu vandens keliu. Lietuvos valdymo metais nebuvo sureguliuota Nemuno ruožo tarp Smalininkų ir Kauno vaga. Hidrotechninių įrenginių (būnų) statyba buvo pradėta tik 4-ojo dešimtmečio antrojoje pusėje, o būnas spėta įrengti tik iki Jurbarko prieigų. Dėl to Klaipėdos kraštui priklausiusios Nemuno dalies vaga buvo daug gilesnė, plaukiojo gerokai didesni kroviniai laivai, ir Lietuvai skirtus krovinius

Smalininkuose tekdavo perkrauti į mažesnius laivus. Tai smarkiai brangino transporto kaštus ir stabdė spartesnę vandens susisiekimo tarp Klaipėdos krašto ir Didžiosios Lietuvos plėtrą.

9. Ypatingas vaidmuo krašto ekonomikos raidoje teko geležinkelio transportui. XIX a. antrojoje pusėje Klaipėdos pirklių korporacija geležinkelio transporto vėlavimą teisingai laikė pagrindine prekybos siaurėjimo ir jos struktūros kaitos priežastimi, tačiau ne iš karto išvelgė šios problemos esmę. Matydami, kaip dėl geležinkelio Karaliaučiaus pirkliai perima ekspedicinę prekybą su Rusija ir prekybą javais, Klaipėdos verslininkai tikėjosi, kad nutiesus geležinkelį į Klaipėdą bus atgautos turėtos pozicijos tranzitinėje prekyboje, tačiau paaiškėjo, kad su Rusijos geležinkelių tinklu nesujungtas Klaipėdos krašto geležinkelis tranzitinės prekybos su Rusija požiūriu buvo bevertis ir nepadėjo reikšmingiau išplėsti Klaipėdos uosto ūkinio užnugario.

Nepaisant to, geležinkelio transporto atsiradimas buvo naudingas krašto ekonomikai ir turėjo nemažą socialinę reikšmę. Pirmojo pasaulinio karo metais Vokietijos kariuomenė pratęsė geležinkelio liniją Klaipėda–Bajorai iki Priekulės miesto Latvijoje, tačiau ši linija buvo pernelyg nutolusi nuo lietuviškojo ekonominio užnugario. Krašto ūkiui strategiškai svarbi geležinkelio transporto jungtis su Lietuva atsirado tik XX a. 4-ojo dešimtmečio pradžioje nutiesus liniją Kretinga–Telšiai–Šiauliai. Nuo tol smarkiai išaugo ekonominė krašto geležinkelio linijos Klaipėda–Bajorai reikšmė, ja buvo gabenami vis didesni krovinių kiekiai. Geležinkelio linija Lauksargiai–Pagėgiai 4-ajame dešimtmetyje dėl Lietuvos–Vokietijos konflikto prarado didelę krovinių apyvartos dalį, nes vietoje Vokietijos Lietuvos žemės ūkio produktai buvo gabenami jūra į Didžiąją Britaniją.

10. Iki šiol sausumos ir oro transporto raida Klaipėdos krašte nebuvo tyrinėta. Nuo XX a. pradžios Klaipėdos krašte veikusios siaurojo geležinkelio linijos ir Klaipėdos miesto

tramvajus buvo svarbi krašto transporto sistemos grandis, tenkinusi ekonominius ir komunikacinius krašto gyventojų poreikius. Smarkiai nukentėjusios Pirmojo pasaulinio karo metais, siaurojo geležinkelio linijos vėlesniais metais dirbo daugiausia nuostolingai. Suinteresuotos siaurųjų geležinkelių išlikimu, Klaipėdos krašto valdžios įstaigos nuolat finansiškai rėmė jų veiklą ir kategoriškai atmetė savininkų prašymus leisti uždaryti linijas. Lietuvos susisiekimo ministerija svarstė Klaipėdos krašto siaurųjų geležinkelių perėmimo klausimą, tačiau nesiryžo įsigyti smarkiai išsiskolinusių linijų, kurių dalį valdė privatus Vokietijos kapitalas.

Klaipėdos miesto tramvajus po Pirmojo pasaulinio karo veikė ne taip nuostolingai, tačiau 4-ojo dešimtmečio pradžioje jau buvo techniškai susidėvėjęs. Kadangi tramvajaus linijų modernizavimui reikėjo skirti daug lėšų, Klaipėdos miesto valdžia pasirinko pigesnę autobusų transportą.

11. Tarpukariu Klaipėdos krašto sausumos transporto komunikacijoje vis stipresnes pozicijas įgavo automobilių transportas. Automobilių paplitimo laipsnis krašte buvo gerokai aukštesnis nei Didžiojoje Lietuvoje. Ryškiausiai automobilių transporto ekspansija pasireiškė krašto keleivių vežimo rinkoje, kurioje nuo 4-ojo dešimtmečio autobusai sėkmingai konkuravo su siaurojo geležinkelio linijomis, o Klaipėdos mieste pakeitė tramvajų.

Po Pirmojo pasaulinio karo Klaipėdos krašte atsiradęs Vokietijos aviacijos bendrovių organizuotas oro transportas buvo nerentabilus ir egzistavo neilgai. 4-ojo dešimtmečio antrojoje pusėje Lietuvos valdžia pritarė projektui atidaryti oro liniją Kaunas–Klaipėda, skyrė lėšų keleiviniams lėktuvams įsigyti, tačiau užsitęsęs deryboms su Klaipėdos magistratu dėl miestui priklausiusio aerodromo panaudojimo ši linija liko neatidaryta. Tikėtina, kad šio projekto boikotui iš Klaipėdos savivaldybės pusės nemažą įtaką turėjo ne ekonominiai, o politiniai motyvai.

12. Klaipėdos krašto pramonė buvo silpna ir atsirado pavėluotai. Moderniai industrinei gamybai krašte atsirasti XIX a. antrojoje pusėje – XX a. pradžioje negatyvią įtaką turėjo pramoninius Vakarų Vokietijos regionus protegavusi Vokietijos vyriausybės politika, Karaliaučiaus konkurencija ir krašto buržuazijai būdingas konservatyvumas, neleidęs sukauptų kapitalų investuoti į pramoninę gamybą. Klaipėdos kraštas buvo vienas iš vėliausiai industrializacijos paliestų Vokietijos imperijos regionų. Stambioji pramonė Klaipėdos krašte atsirado tik XIX a. paskutiniais dešimtmečiais, o įmonių steigėjai buvo beveik vien nevietiniai verslininkai. Išskyrus cheminių produktų fabriką „Union“, visų stambių krašto pramonės įmonių produkcija buvo realizuojama užsienio rinkose. Pirmojo pasaulinio karo metais dėl kuro, žaliavų ir darbo jėgos trūkumo smarkiai sumažėjo krašto pramonės produkcija, kai kurios įmonės buvo priverstos užsidaryti.
1919–1922 m. smarkiai sumažėjus žaliavos importo, pablogėjo pagrindinės Klaipėdos krašto pramonės šakos – medžio apdirbimo pramonės – būklė. Trūkstant medienos, ne visu pajėgumu ėmė dirbti lentpjūvės, o kai kurios nutraukė gamybą. Medžio apdirbimo pramonę veikė ne tik žaliavos stygius, bet ir produkcijos realizavimo nestabilioje pokario tarptautinėje rinkoje sunkumai. Kitose pramonės šakose prancūzų administravimo metais įvyko pozityvių permainų – atgijo jūrinių laivų statyba, išaugo tabako ir maisto pramonės įmonių skaičius.
13. Lietuvos valdymo metais Klaipėdos krašto pramonės raidai buvo būdingos didelės struktūrinio pobūdžio permainos, kurias lėmė lito įvedimas, Lietuvos muitų ir akcizų sistema bei iki pat 4-ojo dešimtmečio pabaigos neišspręsta medienos plukdymo Nemunu atnaujinimo problema. Didžiausius pokyčius paskatino Lietuvos muitų politika, dėl kurios Klaipėdos krašte atsirado ir dominuojančia tapo tekstilės

pramonė, išsiplėtė tabako, maisto, metalo apdirbimo, chemijos ir kai kurių kitų pramonės šakų gamyba.

XX a. 3-iajame dešimtmetyje dėl žaliavos trūkumo gilią krizę išgyveno krašto medžio apdirbimo pramonė. Stambiosios medžio pramonės įmonės, gaminusios Lietuvos biudžetui svarbią eksportinę produkciją, žaliava savikaina apsirūpindavo iš Lietuvos miškų, naudojosi muitų lengvatomis iš užsienio įsivežamai įrangai ir angliai. Pasaulinės ekonominės krizės metais šios įmonės patyrė didelių nuostolių ir įsiskolino Lietuvos bankams.

Tačiau nepaisant krizės metais patirtų nuostolių, Klaipėdos krašto pramonė visais pagrindiniais veiklos parametrais lenkė likusias Lietuvos dalies pramonę. Lyginant su Didžiąja Lietuva, krašte buvo didesnė pramonės gamybos koncentracija, gamybos intensyvumas ir jos mechanizavimo lygis. Dominuojančiu krašto pramonės centru tarpukariu išliko Klaipėdos miestas, kuriame 4-ojo dešimtmečio pabaigoje veikė trys ketvirtadaliai visų krašto įmonių.

14. Strateginis Lietuvos politikos Klaipėdos krašte tikslas buvo siekimas kuo sparčiau integruoti kraštą į Lietuvos valstybės sudėtį, o pagrindine šio tikslo siekimo priemone tapo ekonominė ekspansija krašte. Kapitalo ir darbo jėgos iš Lietuvos invazija tapo pagrindiniu įtakos krašto ekonomikoje stiprinimo instrumentu. Valstybinės ekonominės ekspansijos politiką inspiravo ir jai pritarė ne tik Lietuvos valdžios bei verslo sluoksniai, bet ir dalis lietuvininkų politikų ir verslininkų. Šioje ekspansijoje beveik išimtinai buvo remiamasi atvykėliais iš Lietuvos, tuo tarpu krašto lietuvių dalyvavimas valstybinio kapitalo verslo projektuose buvo minimalus. Krašto lietuvinimui taip pat buvo išnaudojami ir vietos pramonės įmonių finansiniai sunkumai, o nuo 4-ojo dešimtmečio vidurio iš Lietuvos bankuose paskolas paėmusių ir Lietuvos valdžios įstaigų lengvatomis besinaudojusių bendrovių imta reikalauti priimti į darbą lietuvius darbininkus.

15. Įvertinus visas aplinkybes – materialinių ir žmogiškųjų išteklių stygių, patirties stoką ir žemesnį nei krašte ekonominės organizacijos lygį šalyje, taip pat stiprią Vokietijos remiamo krašto vokiečių elito opoziciją – Lietuvos politiką Klaipėdos krašte galima laikyti adekvačia ir atitinkančia valstybės interesus. Pirmaisiais savo valdymo krašte metais Lietuvos valstybė stokojo finansinių išteklių aktyviau veikti krašto ūkiniame gyvenime. Nuoseklesnė Lietuvos valstybinio kapitalo ekspansija krašte prasidėjo 3-ojo dešimtmečio pabaigoje, o pagrindinėmis jos vykdytojomis tapo valstybės kontroliuojamos bendrovės „Žemės bankas“, „Maistas“, „Lietūkis“ ir „Pienocentras“. Veržlioji ekspansijos fazė prasidėjo nuo 4-ojo dešimtmečio vidurio, o svarbiausios šio etapo gairės buvo lietuviško kapitalo įmonių steigimas, Lietuvos valstybei ir bankams įsiskolinusių krašto pramonės įmonių perėmimas bei tautinio prekybinio laivyno įkūrimas ir plėtra. Ryžtingiausias bandymas planingai kolonizuoti Klaipėdos kraštą ir stiprinti lietuvių ekonomines pozicijas pastebimas 4-ojo dešimtmečio antrojoje pusėje, kai prie „Žemės banko“ buvo įsteigti slapti fondai, nors jais pasinaudoti dėl Klaipėdos krašto valdžios pasipriešinimo ir Vokietijos spaudimo nepavyko.
16. Pirmąkart lietuvių istoriografijoje atliktas tyrimas parodė, kad vietos lietuvių vaidmuo Klaipėdos krašto ekonomikoje buvo nedidelis. Lietuvos valdymo Klaipėdos krašte metais Centro valdžia pagal išgales rėmė lietuvininkų verslo iniciatyvas, tačiau beveik visos jos buvo nesėkmingos. Verslo efektyvumo ir konkurencingumo požiūriu krašto lietuvių bendrovės neprilygo vokiečių ir žydų įmonėms. Formaliai Lietuvos valdymo metais buvo sudaryta palanki aplinka lietuvininkų verslų plėtrai, tačiau dėl patirties ir finansinių išteklių stokos jie nesugebėjo pasinaudoti atsivėrusiomis galimybėmis. Neturėdami pakankamų žmogiškųjų išteklių, krašto lietuviai skundėsi per menku Lietuvos valdžios dėmesiu ir parama, vengimu skirti juos į atsakingus Lietuvos įstaigų ir organizacijų

Klaipėdos krašte postus. Kita vertus, krašto lietuvių ekonomines aspiracijas žeidė ne vien Centro valdžios įstaigų nepasitikėjimas klaipėdiškiais, bet ir jų besąlygiškas rėmimasis didžiosiomis valstybinėmis bendrovėmis monopolininkėmis. Dinamiška jų ekspansija susikirto ne tik su krašto vokiečių, bet ir lietuvių verslo interesais.

Absoliuti dauguma Klaipėdos krašto lietuvių verslo įmonių buvo įsteigta XX a. 3-iajame dešimtmetyje. Pagal veiklos rūšį, tai beveik išimtinai buvo prekybos ir kredito, o pagal organizavimo formą – akcinės ir kooperatinės bendrovės. Oficialiai skelbti krašto lietuvių bendrovių metiniai balansai ir pelno bei nuostolių sąskaitos dažnai nuslėpdavo tikrąją jų finansinę padėtį.

MOKSLINIŲ PUBLIKACIJŲ DISERTACIJOS TEMA SĄRAŠAS

1. Žukas J., Soziale und wirtschaftliche Entwicklung Klaipėdas/Memels von 1900 bis 1945, *Im Wandel der Zeiten: Die Stadt Memel im 20. Jahrhundert*, Nordost-Archiv, Zeitschrift für Regionalgeschichte, Neue Folge, Bd. X/ 2001, Lüneburg, 2002, S. 75-116.
2. Žukas J., Endriaus Borcherto „Pro memoria“ apie Lietuvos politikos Klaipėdos krašte nesėkmių priežastis ir būdus padėčiai ištaisyti, *Kultūriniai saitai abipus Nemuno: Mažosios Lietuvos reikšmė Didžiajai Lietuvai spaudos draudimo metais (1864–1904)*, Acta Historica Universitatis Klaipedensis, X, Klaipėda, 2004, p. 94–113.
3. Žukas J., Stambiosios pramonės atsiradimas Klaipėdos krašte (XIX a. pabaiga – XX a. pradžia), *Lietuvos istorijos studijos*, 2007, t. 19, Vilnius, p. 41–51.
4. Žukas J., Automobilių transporto raida Klaipėdos krašte XX amžiaus pirmoje pusėje (1900–1939), *Lietuvos istorijos studijos*, 2009, t. 24, Vilnius, p. 63–79.
5. Žukas J., Klaipėdos ir Karaliaučiaus uostų raida ir tarpusavio konkurencija: istorinė apybraiža, *Human resources – the main factor of regional development*, Journal of Social Sciences, No. 2, Klaipėda, 2010, p. 23–45.

ŽINIOS APIE DOKTORANTĄ

Julius Žukas 1975–1980 m. studijavo Vilniaus universitete, įgijo istoriko ir visuomenės mokslų dėstytojo kvalifikaciją. 1980–1991 m. dirbo Lietuvos konservatorijos Klaipėdos fakultetų dėstytoju, 1991–1993 m. – Klaipėdos universiteto dėstytoju, 1993–2007 m. – Mažosios Lietuvos istorijos muziejaus direktoriaus pavaduotoju. Nuo 2005 m. dirbo asistentu Klaipėdos universiteto Socialinių mokslų fakulteto Politologijos katedroje, nuo 2010 m. rugsėjo – lektorius.

2005–2009 m. Klaipėdos universiteto ir Lietuvos istorijos instituto doktorantas.

Moksliniai interesai: Klaipėdos krašto, Mažosios Lietuvos regiono politinė, socialinė ir ekonominė istorija, Rusijos Federacijos Kaliningrado srities politinė, socialinė ir ekonominė raida, Lietuvos politinės sistemos raida.

Yra paskelbęs 13 mokslinių straipsnių Lietuvos ir užsienio leidiniuose, dalyvavęs tarptautiniuose moksliniuose seminaruose.

El. paštas: julius.zukas@gmail.com

Klaipėdos universiteto leidykla

Julius Žukas

WIRTSCHAFTSENTWICKLUNG DES MEMELGEBIETS VON DER ZWEITEN
HÄLFTE DES 19. JH. BIS ZUR ERSTEN HÄLFTE DES 20. JH. (1871–1939)

Zusammenfassung der Doktordissertation

KLAIPĖDOS KRAŠTO EKONOMINĖ RAIDĀ XIX A. ANTROJOJE PUSĖJE –
XX A. PIRMOJOJE PUSĖJE (1871–1939 M.)

Daktaro disertacijos santrauka

Klaipėda, 2010

SL 1335. 2010 10 04. Apimtis 3,5 sąl. sp. l. Tiražas 70 egz.

Klaipėdos universiteto leidykla, Herkaus Manto g. 84, LT-92294 Klaipėda

Tel. (8 ~ 46) 398 891, el. paštas: leidykla@ku.lt

Dauginta Klaipėdos universiteto leidykloje, Herkaus Manto g. 84, LT-92294 Klaipėda

