

Mitteilungen

Der Memeler Freihafenvertrag vom 20. Mai 1939

von

Friedrich Richter

Am 22. März 1939 wurde der Vertrag zwischen dem Deutschen Reich und der Republik Litauen über die Wiedervereinigung des Memelgebietes mit dem Reich abgeschlossen¹. Über die Vorgeschichte dieses Vertrages hat Hans Hopf analysierend und dokumentierend berichtet². Die Entwicklung Litauens in dieser Zeit hat insbesondere Gotthold Rhode dargestellt³. Beide Autoren berichten über das in der Verhandlung eine gewichtige Rolle spielende Interesse Litauens am weiteren freien Zugang zum Seehafen Memel, ohne allerdings auf die Problematik dieses speziellen Themas und die gefundene vertragliche Lösung im einzelnen einzugehen. Der Darstellung dieser Sonderproblematik diene die nachfolgende Dokumentation.

Gemäß Art. 3 des Deutsch-Litauischen Staatsvertrages vom 22. März 1939 wurde zwei Monate später, nämlich am 20. Mai 1939, ein Freihafenvertrag abgeschlossen; er trat am 2. November 1939 in Kraft⁴.

Diese Sachlage und eigene Erinnerungen des Autors waren Anlaß, das Konzept des Freihafenvertragswerks, seine Vollendung und seine praktische Auswirkung nachzuvollziehen und damit die oben erwähnten Berichte über die größeren Zusammenhänge durch eine Dokumentation über den Spezialvertrag zu ergänzen und ihn zugleich im größeren Zusammenhang zu betrachten⁵. Dazu kommt, daß die jüngsten Selbständigkeitsbestrebungen Litauens ohnedies das Interesse jetzt mehr auf die Geschichte dieser Region lenken⁶.

1) Siehe Reichsgesetzblatt von 1939, Teil II, S. 608ff.: Deutsch-Litauischer Staatsvertrag. Auch vollständig abgedruckt in: Akten zur deutschen auswärtigen Politik 1918–1945 (weiterhin zit.: ADAP), Serie D (1937–1945), Baden-Baden 1950ff., Bd. V, S. 440, Anm. 2.

2) H. Hopf: Die Auswirkungen des Verhältnisses Litauens zu seinen Nachbarn auf das Memelgebiet. Zur Vorgeschichte des Deutsch-Litauischen Staatsvertrages vom 22. 3. 1939, in: Jb. der Albertus-Universität zu Königsberg XII (1962), S. 235–270.

3) G. Rhode: Litauen im Kampf von der Unabhängigkeit bis zur Gründung der Sowjetrepublik 1917–1944, in: Handbuch der europäischen Geschichte, Bd. 7, Teil 2, Stuttgart 1972, S. 1062–1079.

4) Reichsgesetzblatt, Jg. 1940, Teil II, 8. 1. 1940, S. 16–22, Kartenbeilagen A und B nach S. 22, deutschsprachiger Text s. unten, Anhang 1.

5) Der Verfasser dieses Berichtes war ab Mai 1939 Mitglied der deutschen Regierungsdelegation für die Freihafenverhandlungen mit Litauen. Als wissenschaftlicher Hilfsarbeiter im Ostpreußen-Referat des Reichswirtschaftsministeriums war er damals mit der Beobachtung der Verhandlungsentwicklung für die Wirtschaft Ostpreußens beauftragt, wie auch Dr. Schreiber für die Memeler Aspekte. Der Autor hat seine Erinne-

Schon ab September 1938 gab es zunächst inoffizielle und später offizielle Bekundungen Litauens, eine Lösung des Memelkonfliktes mit der Reichsregierung zu suchen unter der Bedingung der Sicherung der Schifffahrtsinteressen Litauens in Memel, da Litauen über keinen anderen größeren Seehafen verfügte. In den Verhandlungen über Memels Rückleitung in das Deutsche Reich vom 22. März 1939 wurde demgemäß auch ein besonderer Freihafenvertrag programmiert, ohne daß dieser schon in vollem Umfang präzisiert werden konnte⁷. Art. 3 des Memelvertrages vom 22. März 1939 besagt:

*Um den Wirtschaftsbedürfnissen Litauens Rechnung zu tragen, wird in Memel für Litauen eine Freihafenzone eingerichtet werden. Die Einzelheiten werden nach den Richtlinien der diesem Verträge beigefügten Anlage besonders geregelt werden*⁸.

Die Anlage zu Art. 3 lautet:

I.

Die deutsche Hafenverwaltung in Memel, die die Verwaltung des infolge der Wiedervereinigung des Memelgebietes mit dem Deutschen Reich in das Eigentum des Reiches übergehenden bisherigen litauischen Staatseigentums im Memeler Hafen übernimmt, wird mit einer im Einvernehmen zwischen der deutschen und der litauischen Regierung in Memel mit vorwiegend litauischem Kapital zu errichtenden Gesellschaft (Memeler Hafengesellschaft) einen privatrechtlichen Vertrag über die Überlassung und bevorzugte Benutzung der nachstehend erwähnten Hafenanlagen in Memel schließen.

In diesem Vertrag wird folgendes vereinbart werden:

1. Die Hafenverwaltung überläßt der Memeler Hafengesellschaft pachtweise auf 99 Jahre [Sperrung – F.R.] die Benutzung von Anlagen, Grund- und Wasserflächen des Memeler Hafens in ausreichendem, noch näher zu vereinbarendem Umfang. Die Hafengesellschaft ist verpflichtet, die Hafenanlagen für alle Bedürfnisse des allgemeinen Verkehrs zur Verfügung zu stellen.

rung an die damalige Verhandlung jetzt durch das Studium der einschlägigen Akten des damaligen Auswärtigen Amtes zu konkretisieren versucht. Dem Politischen Archiv des Auswärtigen Amtes sei für die Mithilfe bei der Suche nach diesen Akten gedankt. Leider war nur ein partieller Erfolg beschieden, weil die einschlägigen Akten offenbar nur zum Teil gerettet sind. Für die Vertragskonzeption und das Verhandlungsergebnis liegen sie vor, für den zwischenzeitlichen Verlauf der eigentlichen Verhandlungstage sind sie offensichtlich nicht mehr vorhanden (Stand am 1. 3. 1989).

6) Siehe u. a. Bericht der „Frankfurter Allgemeinen Zeitung“ (weiterhin zit.: FAZ) vom 18. 2. 1989: „In Litauen Rufe nach Loslösung von der Sowjetunion ... Dem Vernehmen nach gingen sie besonders vom letzten Außenminister des freien Litauen aus. Urbšys ist 92 Jahre alt. Er war 1940 zusammen mit anderen führenden Politikern Litauens auf Geheiß Stalins in ein sibirisches Arbeitslager verbannt worden.“

7) An amtlichen Quellen wurden benutzt: a) Akten zur deutschen auswärtigen Politik (ADAP), Serie D (1937–1945), Bd. V, Dok. 405, 406; Bd. VI, Dok. 292, 421, 445; Bd. VII, Dok. 229, 410; Bd. VIII, Dok. 121–124, 131, 158, 159. b) Akten aus dem Politischen Archiv des Auswärtigen Amtes Bonn (weiterhin zit.: PA AA), Verträge Litauen Bde. 1–3, Handakte Wichl: Litauen, Handakte Clodius: Litauen.

8) ADAP, Serie D, Bd. V, Dok. 405, 406.

2. Die Pacht gilt mit Rücksicht auf die von der litauischen Regierung im Hafengebiet gemachten Investitionen als abgegolten.

3. Die Memeler Hafengesellschaft übernimmt die Unterhaltung, den Betrieb und den etwaigen weiteren Ausbau der ihr pachtweise überlassenen Flächen und Anlagen. Die Hafengebühren werden von der Gesellschaft eingezogen. Die Höhe dieser Gebühren wird von der Hafenverwaltung auf Grund der Vorschläge der Gesellschaft festgesetzt.

II.

1. Der Memeler Hafengesellschaft werden weitgehende Steuererleichterungen gewährt.

2. Es werden Freibezirke eingerichtet, deren Lage und Abgrenzung zu vereinbaren sind.

3. Die Zollkontrolle findet an der Grenze der Freibezirke statt. Im übrigen bleiben alle deutschen Hoheitsrechte auf dem verpachteten Gelände und in den Freibezirken unberührt.

4. Der Verkehr mit den Freibezirken wird durch die Bahnverbindung mit Krottingen in der Weise erleichtert werden, daß ein zollfreier Güterdurchgangsverkehr zu angemessenen Tarifsätzen in geschlossenen Zügen nach näherer Vereinbarung zwischen den beteiligten deutschen und litauischen Verwaltungen eingerichtet wird.

Auch der sonstige Verkehr (Wasserwege und Landstraßen zwischen Litauen und den Freibezirken) wird im Rahmen der deutschen Bestimmungen nach Möglichkeit erleichtert werden.

5. Die aus der Stationierung litauischer Schiffe in den Gewässern des Memelgebietes sich ergebenden Fragen, insbesondere steuerlicher Natur, werden zwischen den zuständigen deutschen und litauischen Stellen in entgegenkommender Weise geregelt werden⁹.

Zwei Monate interner deutscher und litauischer Erwägungen und gemeinsamer Verhandlungen folgten. Einige Phasen dieser Zwischenverhandlungen verdienen, hier dokumentiert zu werden. Im März wurde in deutschen Ressortbesprechungen die folgende Verhandlungsrichtlinie erarbeitet:

Von Seiten des Auswärtigen Amtes wurde dargelegt, daß diese Verhandlungen dazu bestimmt sind, eine engere Wirtschaftsverflechtung mit Litauen herbeizuführen und politisch Litauen stärker an das Reich zu binden. Es bestehe daher das Interesse, unter Wahrung der deutschen Wirtschaftsinteressen, die Litauen gemachten Zusagen großzügig zu erfüllen.

I. Freihafen

Entsprechend den Richtlinien für die Einrichtung der Freihafenzone vom 22. März 1939 ist es notwendig, einen Staatsvertrag und einen Privatvertrag abzuschließen. Der Staatsvertrag wird die unter II Ziffer 1–5 erwähnten Fragen regeln, der Privatvertrag die unter I der Richtlinien aufgeführten Fragen. ...

9) Reichsgesetzblatt von 1939, Teil II, S. 610ff.

Der Privatvertrag würde zwischen der deutschen Hafenverwaltung und der zu gründenden Memeler Hafengesellschaft geschlossen werden. ...

Weiterhin wurden Einzelfragen zu den Richtlinien vom 22. März d.J. besprochen:

1. 1. Der Umfang der Freihafenzone soll an Ort und Stelle festgelegt werden. ...
2. Bei den Verhandlungen am 22. März d.J. ist den Litauern erklärt worden, daß eine Erstattung der von Litauen im Memeler Hafengebiet gemachten Investitionen nicht in Frage komme. ...
3. Welche Anlagekosten der eine oder der andere Vertragsteil zu tragen hat, ist im einzelnen noch nachzuprüfen und in den Verhandlungen mit Litauen festzustellen.

Satz 2 der Ziffer 3 ist so zu verstehen, daß die Memeler Hafengesellschaft nicht nur die Gebühren einzieht, sondern daß ihr die Gebühren gehören.

II. 1. Konkrete litauische Wünsche bezüglich Steuererleichterungen liegen noch nicht vor. Es bestand Einverständnis darüber, daß den Litauern möglichst weitgehend entgegengekommen werden solle.

2. Die auf der früher angefertigten Skizze eingezeichneten Freibezirke sollen nach Besichtigung des Memeler Hafengeländes festgelegt werden.

3. Den Zollbehörden bleibt die Möglichkeit offen, zur Erleichterung ihrer Aufgaben auch das Freihafengebiet zu betreten. In diesem Sinne sollen die deutschen Entwürfe ausgearbeitet werden.

4. Die Frage des zollfreien Güterdurchgangsverkehrs wird vom Reichsverkehrsministerium geprüft. ...

... Gegenüber dem litauischen Wunsch, den Verkehr mit Autos, Lastwagen und Kähnen zwischen Litauen und den Freibezirken aufrechtzuerhalten, bestehen seitens des Reichsfinanzministeriums keine Bedenken, jedoch müssen zolltechnische Schutzmaßnahmen (Kontrolle, Wagenplombierung) getroffen werden. ...

5. Es bleibt abzuwarten, welche Wünsche litauischerseits bezüglich der sich aus der Stationierung litauischer Schiffe in Memel ergebenden Fragen, insbesondere steuerrechtlicher Natur, geäußert werden.

II. Übergangsbestimmungen

Bei den im Auswärtigen Amt stattgefundenen Verhandlungen über den Vertrag vom 22. März 1939 ist den Litauern zugesagt worden, bis zur Einrichtung des Freihafens von deutscher Seite dafür Sorge zu tragen, daß der litauische Transitverkehr über Memel reibungslos abgewickelt werden kann ...

III. Wirtschaftsvertrag

- | | |
|-----------------------------|---|
| 1) kleiner Grenzverkehr ... | 2) Veterinärisches ... |
| 3) Warenaustausch ... | 4) Versicherungsverkehr ... ¹⁰ |
| 5) Umrechnungskurs ... | |

Verhandlungen führten schließlich am 18. April 1939 zu einer deutsch-litauischen Interimsvereinbarung mit folgenden vorgreifenden Regelungen:

10) PA AA, Litauen, Bd. 3, Handakte Wiehl.

1. unbehinderter Transitverkehr über Memel,
2. Schweinehandel,
3. Rundholzgeschäfte,
4. Schnittholzregelung.

Eine weitere Ressortbesprechung vom 21. April 1939 ergab, nachdem Generalkonsul v. Saucken aus Memel Vorschläge des Oberpräsidenten von Ostpreußen zur Errichtung eines Freihafengebietes in Schmelz südlich Memel eingebracht hatte, folgendes konkreteres Verhandlungskonzept:

Es wurde zunächst der Vorschlag des Herrn Reichsverkehrsministers zur Erörterung gestellt, der auf den bestehenden Memeler Hafenverhältnissen aufbauend den jetzigen Memeler Hafen als litauischen Freihafen vorsieht. Der deutsche Warenumsatz würde sich bei dieser Lösung gleichfalls im Freihafen entwickeln.

Von ostpreußischer Seite wurden gegen diesen Plan schwerwiegende Bedenken vorgebracht: Die gleichzeitige Abwicklung des deutschen und des litauischen Warenumsatzes im künftigen litauischen Freihafen würde auf die Dauer zu schweren Unzuträglichkeiten führen. Es sei von ostpreußischer Seite in Aussicht genommen, den deutschen Warenumsatz in Memel ganz erheblich zu steigern, so daß er vielleicht schon in näherer Zukunft den litauischen Warenumsatz übersteigen würde. Es würde dann kaum angängig sein, diesen ganzen deutschen Verkehr, der sich im litauischen Freihafen abspielen müßte, der litauischen Verwaltung durch die Memeler Hafengesellschaft (Gebührenerhebung) zu unterwerfen. Außerdem wäre es untragbar, das Kernstück der wieder deutsch gewordenen Stadt Memel, den Hafen, zu einer litauischen Zone zu machen, zumal die jetzt zu treffende Regelung auf Generationen bestehen sollte. Auch militärische und sicherheitspolitische Interessen sprächen dagegen.

Oberpräsident und Gauleiter Koch machte einen völlig neuen Vorschlag, für den er Unterlagen vorlegte:

1) In dem südlich des Winterhafens gelegenen Stadtteil Schmelz, wo sich die Anlagen der litauischen Genossenschaft Maistas befinden, soll ein neuer Hafen angelegt werden, der den Litauern als Freihafen zur Verfügung gestellt werden soll. Für entsprechende Gleisanlagen wird gesorgt werden. Ein Entwurf dieses Projektes ist bereits von der Wasserbaudirektion Königsberg ausgearbeitet worden und soll nochmals am Montag, dem 24. d. M., in Memel an Ort und Stelle durch Vertreter des Reichsverkehrsministeriums und des Reichsfinanzministeriums nachgeprüft werden. Die Kosten für die Anlage dieses Hafens würden voraussichtlich 6,5 Millionen RM betragen. Ob die Finanzierung des Hafenneubaus vom Reich oder von Preußen übernommen wird, wird mit tunlichster Beschleunigung geklärt werden.

2) Für eine Übergangszeit von etwa 1½ Jahren bis zur endgültigen Fertigstellung des neuen Freihafens für Litauen soll den Litauern die Möglichkeit gegeben werden, ihren bisherigen Warenumsatz über den Memeler Hafen reibungslos aufrechtzuerhalten. Zu diesem Zweck sollen Litauen die zwischen dem Winterhafen und dem Kohlenkai gelegenen Zollschuppen als Freihafen im Sinne des neuen Zollgesetzes überlassen werden. Das Gebiet wird gegenüber dem übrigen Hafen besonders abgegrenzt werden, um eine Zollkontrolle zu ermöglichen. Um den litauischen Warenumsatz über den Memeler Hafen nach Möglichkeit zu erleichtern, wird erwogen, eine Senkung gewisser Gebühren und des Eisenbahntarifs vorzunehmen, evtl. auch

Litauen von der Umsatzsteuer zu befreien. Diese Fragen bedürfen im einzelnen noch der Nachprüfung.

Die vertretenen Ressorts stimmten dem ostpreußischen Plan zu und bezeichneten ihn als die bessere Lösung¹¹.

Inzwischen gab es bei der praktischen Überleitung der bis dahin vorwiegend litauisch geordneten amtlichen und wirtschaftlichen Verhältnisse Memels in deutsche Hände offenbar Ärgernisse und Beschwerden aus litauischen Kreisen über das Vorgehen einzelner deutscher Repräsentanten, was zu einer Weisung des deutschen Außenministers an den Gauleiter von Ostpreußen Erich Koch vom 29. April 1939 führte:

Der Führer hat angeordnet, daß sämtliche bestehenden litauischen Interessen im Memelland zu erhalten sind und Litauen unter keinen Umständen irgendeine materielle Einbuße gegenüber seinem Besitzstand vor 23. März erleiden darf. Dementsprechend sind alle Maßnahmen gegen litauische Betriebe und litauisches Eigentum sofort aufzuheben, insbesondere sind die in litauischen Betrieben, einschließlich der staatlichen, eingesetzten Kommissare sofort zurückzuziehen, wenn verantwortliche litauische Leiter der betreffenden Betriebe vorhanden sind. Beschlagnahmte litauische Waren und Einrichtungen (auch Hafenspeicher) sind sofort freizugeben. Jüdische Betriebe werden nach noch zu treffender Vereinbarung mit litauischer Regierung liquidiert werden. Bei Zemes Bankas wird Übernahme durch deutsches Bankinstitut angestrebt werden. Bitte durch Ostpreußische Landschaft von dort genannte Ostpreußische Landbank sofortige Verbindung mit Vertreter Zemes Bankas in Kaunas Raduzis aufnehmen, um Grundlage für Übernahme durchzusprechen. Auch hierbei wären litauische Interessen pfleglich zu behandeln.

Nach ergangener Weisung müssen Litauer Überzeugung gewinnen, daß ihre wirtschaftliche Betätigung im Memelland nach erfolgter Abtretung ihnen mehr Aussichten bietet als früher¹².

Dieser Vorgang zeigt, mit welcher positiver Einstellung die deutsche Regierung bemüht war, Litauen, trotz seiner achtzehnjährigen, vielfach gegen die deutsche Mehrheit gerichteten Politik in Memel entgegenzukommen, nachdem Litauen der Rückgliederung der Stadt zugestimmt hatte.

Die Hauptverhandlungen der beiden Regierungsdelegationen im Mai führten dann am 20. Mai 1939 zum Vertragsabschluß, dem noch etliche Verhandlungen über spezielle Fragen nachfolgten. Auf deutscher Seite verhandelten im Auftrag des Reichsaußenministers zunächst Vortragender Legationsrat Dr. Karl Schnurre, später Gesandter Dr. Martius, auf litauischer Seite Außenminister Juozas Urbšys sowie Direktor Jonas Norkaitis und später Direktor Augustaitis.

Leider waren die einschlägigen Aufzeichnungen über die eigentlichen Verhandlungstage im Mai nicht mehr auffindbar. Der Vertragstext (s. Anhang 1)

11) PA AA, Litauen, Bd. 4, Handakte Clodius.

12) ADAP, Serie D, Bd. VI, Dok. 292.

gibt immerhin Aufschluß über die einzelnen Verhandlungsgegenstände und die abschließende Regelung. Auch über den Ablauf der nachfolgenden Verhandlungen fanden sich keine detaillierten Tagesaufzeichnungen, wohl aber der Wortlaut einiger Nachfolgeverträge¹³.

Des Verfassers persönlicher, auch nach 50 Jahren noch erinnerlicher Gesamteindruck von der deutscherseits weitmöglich entgegenkommenden Verhandlungsatmosphäre wird durch die erwähnten, inzwischen zugänglichen Akten sowie speziell durch die folgenden zwei nach Vertragsabschluß verfaßten Berichte bestätigt:

Dr. Schnurre faßte das Ergebnis wie folgt zusammen:

Die anliegenden deutsch-litauischen Vereinbarungen vom 20. Mai d. J. umfassen drei Gebiete:

- 1) *Die Neuordnung der handelspolitischen Beziehungen zwischen Deutschland und Litauen.*
- 2) *Memeler Fragen, insbesondere die Behandlung der litauischen Interessen in Memel.*
- 3) *Die Einrichtung der litauischen Freihafenzone in Memel.*

I.

1. *Die handelspolitische Neuordnung hatte zum Ziel, die litauische Wirtschaft möglichst eng mit der Wirtschaft des Reichs zu verknüpfen. Die Lösung dieser Aufgabe gestaltete sich deshalb besonders schwierig, weil Litauen von der entgegengesetzten Zielsetzung ausging, jede irgendwie nach außen erkennbare Abhängigkeit vom Reich zu vermeiden. Litauen lehnte deshalb z. B. die Gewährung eines deutschen Investitionskredites ab. Die Versuche, eine gemeinsame Wirtschaftsplanung für die litauische landwirtschaftliche Produktion herbeizuführen, sind über gewisse Ansätze, z. B. bei Schweinen (höhere Preise; größere Lieferungen im 2. Vertragsjahr) und beim Flachsanbau nicht hinausgekommen. Litauen war bei der Bemessung der Höhe des Warenverkehrs mit dem Reich auf das Ängstlichste darauf bedacht, nicht über einen bestimmten Prozentsatz seines Außenhandels hinauszugehen. Dazu kamen Einwirkungen auf Litauen, die insbesondere von Polen ausgingen und in der polnischen, französischen und englischen Presse ihren Ausdruck fanden. Es wurde uns die übersetzte Forderung zugeschoben, aus Litauen ein wirtschaftliches Protektorat zu machen.*

2. *Die abgeschlossenen Verträge erreichen unser Ziel der engsten wirtschaftlichen Verflechtung Litauens mit dem Reich, ohne dies nach außen hervortreten zu lassen. Bei der Zusammenrechnung des Ein- und Ausfuhrplanes ergibt sich ein deutscher Anteil an der litauischen Ausfuhr von 30%, an der litauischen Einfuhr von 40%. Rechnet man das hinzu, was für den Wirtschaftsverkehr Litauens mit dem Protektorat und in Sondervereinbarungen weiter festgelegt ist, so ergibt sich ein Anteil Deutschlands an der litauischen Einfuhr von 50% und an der litauischen Ausfuhr*

13) Am 24. 5. 1939 Abkommen über den gegenseitigen Warenverkehr, Zahlungen, Kleinen Grenzverkehr. Im Jahr 1940: Deutsch-Litauisches Abkommen über Rechtshilfe in Zollsachen vom 10. 1. 1940; Briefwechsel betr. litauische Arbeitskräfte mit Wohnsitz in Litauen oder Deutschland und Beschäftigung im Freihafen.

von 40%. Es liegt in unserem Interesse, in Gesprächen und Veröffentlichungen unter allen Umständen zu vermeiden, diese Dinge in ihrer tatsächlichen Tragweite darzustellen.

Die Abmachungen gelten auf die Dauer von 2 Jahren. Sie bestehen aus dem deutsch-litauischen Warenabkommen, dem deutsch-litauischen Verrechnungsabkommen und dem deutsch-litauischen Abkommen über den kleinen Grenzverkehr mit umfangreichen vertraulichen Sonderabmachungen hierzu.

II.

1. Besonders schwierig gestalteten sich die Verhandlungen über die litauischen Interessen im Memelgebiet. Die litauische Finanzlage hatte durch die Abtrennung des Memelgebietes einen schweren Stoß erhalten. Desto vitaler war für Litauen das Ziel, den beträchtlichen Teil litauischen Staats- und Volksvermögens irgendwie der litauischen Volkswirtschaft zu erhalten. Die Fragen sind von deutscher Seite in großzügiger und freundschaftlicher Weise unter weitgehender Berücksichtigung der litauischen Interessenlage geregelt worden. Die Aufgabe wurde erschwert durch die unmittelbar nach der Rückgliederung erfolgten örtlichen Maßnahmen gegen litauische Interessen, die der Reihe nach wieder aufgehoben werden mußten. Die Rechtsstellung litauischer Personen und Unternehmen im Memelgebiet ist in einem Brief an den litauischen Delegationsvorsitzenden (vergl. S. 53 der Abmachungen) festgelegt. Die Rechtsstellung richtet sich grundsätzlich nach den Niederlassungsbestimmungen des deutsch-litauischen Handelsvertrages vom 30. Oktober 1928. Für die Transferlieferung litauischer Guthaben, Liquidationserlöse und dergl. ist ein besonderes Konto, Sonderkonto III, geschaffen, das durch zusätzliche Warenlieferungen aufgelöst wird. Die Einzelheiten ergeben sich aus dem Finanzprotokoll S. 60ff.

2. Der bisherigen Verflechtung der memelländischen Wirtschaft mit dem litauischen Wirtschaftsgebiet ist weitgehend Rechnung getragen. Die memelländische Industrie, die hauptsächlich auf den Export nach Litauen eingestellt ist, ist durch Kontingente in Höhe von 20 Millionen Litas an der künftigen Ausfuhr nach Litauen beteiligt. Dies gilt insbesondere für die Textilindustrie. Für die memelländischen Sägewerke ist ein Lohnschnitt litauischen Transitholzes vereinbart.

III.

1. Bei den Verhandlungen über die Einrichtung der litauischen Freihafenzone in Memel war unser Ziel, unter allen Umständen die künftige Rentabilität des litauischen Warenumschlages über Memel sicherzustellen. Um den Schwierigkeiten, die sich aus den begrenzten Räumlichkeiten des jetzigen Memeler Hafens ergeben, aus dem Weg zu gehen, wurde auf ostpreußischen Wunsch hin deutscherseits der Vorschlag gemacht, auf Reichskosten eine neue Hafenanlage für Litauen 3 km südlich des jetzigen Hafens bei Schmelz zu erstellen. In der Zwischenzeit sollte eine provisorische Freihafenzone im Memeler Hafen eingerichtet werden. Litauen hat sich in dieser Form nicht auf den deutschen Vorschlag eingelassen. Die litauische Delegation bestand darauf, zunächst eine völlig ausreichende Freihafenanlage im Memeler Hafen zu erhalten. Der deutsche Vorschlag – Errichtung eines neuen Freihafens bei Schmelz – ist einer gemeinsamen technischen Kommission zur Durcharbeitung überwiesen.

Die getroffene Regelung entspricht im wesentlichen den litauischen Wünschen. Es werden zwei litauische Freihafenzonen in Memel eingerichtet mit den nötigen

Anlagen und Einrichtungen, die genügend Raum für den litauischen Warenumschlag bieten.

Hinsichtlich der Form bleibt es bei den Richtlinien des Staatsvertrages vom 22. März 1939: Das Gelände wird auf 99 Jahre verpachtet. Der Entwurf des Pachtvertrages wurde zwischen den Delegationen festgelegt. Der litauische Vertragspartner ist die Memeler Hafengesellschaft, deren Gesellschaftsvertrag gleichfalls in den Verhandlungen festgelegt wurde. Einzelfragen der verschiedenen Verwaltungen sind noch offen und werden in Verhandlungen, die nach Pfingsten beginnen werden, aufgenommen.

Berlin, den 27. Mai 1939¹⁴.

Nach Vertragsabschluß empfing Adolf Hitler am 21. Mai 1939 den litauischen Außenminister Urbšys. Der Reichsaußenminister blickte in einem Abschlußgespräch mit Urbšys, wie Vortragender Legationsrat Schnurre protokolliert, auf dieses Gespräch wie folgt zurück:

Der Führer empfing gestern Abend in Gegenwart des Herrn Reichsaußenministers den litauischen Außenminister, der von dem hiesigen litauischen Gesandten begleitet war. Anschließend hatte der Herr Reichsaußenminister noch eine abschließende Besprechung mit Herrn Urbšys und Herrn Skirpa, in der der Herr Reichsaußenminister folgendes ausführte:

Herr Urbšys hätte gesehen, welche freundschaftliche Einstellung der Führer gegenüber Litauen hege. Litauen könne sicher sein, daß die deutsche Politik eine Politik der Freundschaft sein werde. Litauen könne, wie schon der Führer es ausgedrückt habe, auf Deutschland zählen, wenn es in Zukunft notwendig sein sollte. Irgendwelche offenen Fragen beständen nicht mehr, insbesondere da nun auch die deutsch-litauischen Wirtschaftsbeziehungen durch das neue Vertragswerk zur vollen Zufriedenheit Litauens geregelt seien. Ob man in Zukunft wirtschaftlich oder politisch einen Schritt weitergehen solle, sei heute kein aktuelles Problem und könne etwaigen späteren Überlegungen vorbehalten bleiben. Voraussetzung für die freundschaftlichen Beziehungen, wie sie auch im Vertrage vom 22. März 1939 als Grundsatz festgelegt seien, sei natürlich für uns, daß Litauen keine Bindungen eingehe, die gegen deutsche Interessen gerichtet seien. Wir müßten nach der gegenwärtigen Lage dazu insbesondere jede politische Annäherung oder Bindung an Polen rechnen. Auf die Frage des Herrn Reichsaußenministers nach den Grundlinien der litauischen Politik betonte Minister Urbšys, daß der oberste Grundsatz der litauischen Politik der der striktesten Neutralität sei. Irgendeine Bindung, die gegen die Interessen Deutschlands gerichtet sei, käme unter keinen Umständen in Betracht. Litauen dächte auch in Zukunft nicht daran, irgendeine derartige Bindung zu übernehmen. Insbesondere beständen gegenüber Polen keinerlei politische Abreden. Die einzigen vertraglichen Vereinbarungen beträfen Wirtschaftsfragen und Fragen des Post- und Eisenbahnverkehrs.

14) ADAP, Serie D, Bd. VI, Dok. 445.

Die Unterhaltung, die in besonders herzlichem und freundschaftlichem Tone geführt wurde, endete mit der Feststellung des Herrn Reichsaußenministers über die volle politische Übereinstimmung in allen berührten Fragen.

Berlin, den 22. Mai 1939¹⁵.

Soweit der Bericht über die damalige Entwicklung. Er ergänzt die oben zitierte Darstellung von Hans Hopf im Speziellen.

Sucht man noch einmal nach den Motiven für das Klima der damaligen Verhandlung, so scheint heute Folgendes als plausibel. Litauen stand 1938/39 vor der Frage, ob es angesichts zu erwartender regionaler Kräfteverschiebungen eher mit der UdSSR oder dem verfeindeten Polen oder dem an Kraft gewinnenden Deutschland gehen sollte. Die Entscheidung fiel, bei voller Neutralität, zugunsten einer Verständigung mit Deutschland, und das hieß einer Neuregelung in Memel unter Verzicht auf die bisherige deutschenfeindliche Memelpolitik, aber unter einer für Litauens Lebensinteressen annehmbaren Garantie der freien Benutzung des Memeler Hafens.

Deutschland stand vor der Frage, unter welchen Modalitäten das deutsche Memelgebiet möglichst ohne Gewalt zurückgeholt werden könne. Man erkannte, daß der Preis für ein friedliches Einvernehmen und ein dauernd gutes Verhältnis zu Litauen das Zugeständnis einer befriedigend funktionierenden Freihafenregelung sein könne. So gelang die Verständigung in kulanter Verhandlung über die Freihafenzone. Allerdings erfolgte die schließliche Realisierung des Wiedereingliederungsvertrages unter Zeitdruck, der durch v. Ribbentrop ausgeübt wurde.

Somit schien nach den schwerwiegenden Auseinandersetzungen der zwanziger und dreißiger Jahre über die deutschen Rechte in Memel alles auf eine politische Entspannung der Memelfrage und bessere deutsch-litauische Beziehungen hinauslaufen und zugleich auf eine effektvolle Entwicklung des Freizonenverkehrs für Litauen in Memel. Ob und wie weit die litauische Seite auf weiter konkretisierte deutsche Vorschläge eines völlig neuen Freihafengebietes im Memeler Stadtteil Schmelz eingegangen ist oder ob diese Frage durch den Einfluß des Rußlandfeldzuges ab 1941 ein anderes Gewicht erhielt, darüber sagen die leider nur partiell geretteten Akten des Auswärtigen Amtes nichts mehr aus.

Jedoch bedürfen in diesem Zusammenhang zwei weitere allgemeine Ereignisse, die ganz konkrete Auswirkungen auf die Stellung Litauens hatten, noch der Erwähnung. Im Geheimen Zusatzprotokoll¹⁶ zum deutsch-sowjetischen Vertrag vom 23. August 1939 wurde das alte Litauen in den Grenzen nach der Rückgliederung des Memelgebietes in das Deutsche Reich – im Unterschied zu Finnland, Estland, Lettland – zum deutschen Interessengebiet er-

15) Ebenda, Dok. 421; PA AA, Handakten Clodius und Wiehl.

16) ADAP, Serie D, Bd. VII, Dok. 229.

klärt. Drei Tage vor dem Polenfeldzug übermittelte die Reichsregierung nochmals an Litauen wohlwollende Erklärungen mit der Erwartung litauischer Neutralität und der Hoffnung, daß in Fortführung des Memelvertrages vom 22. März 1939 und im Rahmen der neuen Lage die deutsch-litauischen Beziehungen sich ständig weiter in freundschaftlicher Weise ausgestalten lassen würden¹⁷.

Später, am 23. September 1939, d. h. nach dem deutschen Sieg über Polen und der russischen Besetzung Ostpolens, lud der Reichsaußenminister den litauischen Außenminister zu einem Gespräch über die Zukunft nach Danzig ein. Urbšys sagte zu, v. Ribbentrop hat dann aber um einige Tage Verschiebung gebeten. Es kam jedoch nicht mehr zu dieser Begegnung, denn inzwischen hatte Stalin die Einbeziehung Litauens in die sowjetrussische Interessensphäre von der Reichsregierung verlangt¹⁸, und im 2. Geheimen Zusatzprotokoll vom 28. September 1939¹⁹ wurde vereinbart, daß Litauen im Austausch gegen polnische Gebiete den Sowjets als Einflußzone zugesprochen wurde, wobei, völkerrechtlich unstrittig und korrekt, das am 22. März 1939 in das Reichsgebiet zurückgekehrte Memelgebiet von dieser Überlassung an die Sowjetunion nicht berührt wurde. Statt einer Aussprache zwischen v. Ribbentrop und Urbšys wurde Urbšys nach Moskau zitiert, und es kam am 10. Oktober 1939 in Moskau zu einem Pakt über „gegenseitige Hilfeleistung zwischen der UdSSR und Litauen“ mit Abtretung Wilnas aus der polnischen Erbmasse an Litauen.

Für die Litauer waren die Folgen dieser Überlassung Litauens an die russische Einflußsphäre entsetzlich. Die Sowjetunion verlagerte zunächst starke militärische Kräfte in das Gebiet Litauens, wobei verbal von „der Achtung des Grundsatzes der Nichteinmischung in innere Angelegenheiten“ ausgegangen wurde. Später begann die Sowjetunion die damals überall geübte Form der Sowjetisierung des Landes. Litauen wurde 1940 zum inneren Machtwechsel gezwungen und das Land als 15. Sowjetrepublik der Sowjetunion eingegliedert. Ca. 40000 Litauer, darunter namhafte Politiker wie Woldemaras und Urbšys, wurden verschleppt, viele von ihnen kehrten nie mehr zurück. Urbšys kam nach zehn Jahren aus Sibirien zurück²⁰.

17) Ebenda, Dok. 410.

18) Aus ADAP, Serie D, Bd. VIII, Dok. 131, Botschafter Moskau an Auswärtiges Amt 25. 9. 1939: „Stalins Vortrag: Wir möchten auf Litauen verzichten ... Bei unserem Einverständnis werde die Sowjetunion sofort an die Lösung des Problems der baltischen Staaten gemäß Protokoll vom 23. 8. herantreten und dabei einwandfreie Unterstützung durch die deutsche Regierung erwarten. Stalin sprach ausdrücklich von Estland, Lettland und Litauen.«

19) Ebenda, Dok. 159.

20) Siehe Rhode (wie Anm. 3); FAZ (wie Anm. 6); E. F. Sommer: Das Memorandum. Wie der Sowjetunion der Krieg erklärt wurde, München, Berlin 1981, S. 107–126: „Dekanossows undiplomatische Mission in Kaunas (Juni–Juli 1940).“

Zur Geltung des Freihafenvertrags heißt es im 2. Geheimen Zusatzprotokoll vom 28. September 1939: „Dabei wird festgestellt, daß die in Geltung befindlichen wirtschaftlichen Abmachungen zwischen Deutschland und Litauen durch die vorstehend erwähnten Maßnahmen der Sowjetunion, die die UdSSR auf litauischem Gebiet zur Wahrnehmung ihrer Interessen trifft, nicht beeinträchtigt werden sollen“²¹. Ob und wieweit durch die veränderte Position des Vertragspartners Litauen die Freihafenkonstruktion in Memel zugunsten Litauens vom 20. Mai 1939 beeinflusst oder beeinträchtigt wurde, ist bisher nicht erforscht.

Anhang 1

Vertrag

*zwischen dem Deutschen Reich und der Republik Litauen über die Einrichtung einer litauischen Freihafenzone in Memel
(Deutsch-Litauischer Freihafenvertrag)
vom 20. Mai 1939*²²

Der Deutsche Reichskanzler und der Präsident der Republik Litauen sind, um den Wirtschaftsbedürfnissen Litauens Rechnung zu tragen, übereingekommen, in Ausführung des Artikels 3 des Deutsch-Litauischen Staatsvertrages vom 22. März 1939 in Memel für Litauen eine Freihafenzone einzurichten, und haben zur Regelung der damit zusammenhängenden Fragen zu ihren Bevollmächtigten ernannt:
der Deutsche Reichskanzler:

*den Reichsminister des Auswärtigen, Herrn Joachim von Ribbentrop,
und*

*den Vortragenden Legationsrat im Auswärtigen Amt Herrn Dr. Karl Schnurre,
der Präsident der Republik Litauen:*

*den Außenminister, Herrn Juozas Urbšys
und*

*den Direktor des Ökonomischen Departements Herrn Jonas Norkaitis,
die nach gegenseitiger Mitteilung ihrer in guter und gehöriger Form befundenen Vollmachten nachstehendes vereinbart haben:*

1.

Das Deutsche Reich wird die auf dem beigegeführten Lageplan²³ rot eingerahmten Flächen mit den darauf befindlichen Baulichkeiten, Anlagen und Einrichtungen für die Dauer von 99 Jahren als Freihafenzone erklären.

Im Bedarfsfalle können die Freihafenzonen auf Grund einer von den vertragsschließenden Teilen zu treffenden Vereinbarung erweitert oder verringert werden.

Die deutschen Hoheitsrechte in den Freihafenzonen bleiben unberührt.

21) ADAP, Serie D, Bd. VIII, Dok. 159.

22) Reichsgesetzblatt, Jg. 1940, Teil II, 8. 1. 1940, S. 16–22.

23) Ebenda, nach S. 22.

2.

Die Freihafenzonen werden an die zu gründende „Memeler Hafengesellschaft“ auf die Dauer von 99 Jahren verpachtet. Über den Inhalt des Pachtvertrages haben sich die beiden Regierungen verständigt.

3.

Die Gründung der „Memeler Hafengesellschaft“ wird nach Unterzeichnung dieses Vertrages vorgenommen. Über den Inhalt des Gesellschaftsvertrages haben sich die beiden Regierungen verständigt.

4.

Die Deutsche Regierung wird dem Inhaber des Maistas-Betriebes einen ständigen zollfreien Zollveredelungsverkehr mit lebenden litauischen Schweinen zum Schlachten und zur Herstellung von Bacon, Schinken und anderen Fleischwaren nach Maßgabe des deutschen Zollrechts bewilligen.

Für die zollfreie Lagerung von Butter und Eiern in den Kühlräumen der Maistas werden Zolllager oder Zollvormerklager nach Maßgabe des deutschen Zollrechts bewilligt werden.

5.

Die Deutsche Regierung wird für den Holzplatz der Firma „Medis“, der dem Umschlag litauischen Holzes dienen soll, ein zollfreies Holztransitlager nach den Vorschriften des deutschen Zollrechts bewilligen.

6.

Die wirtschaftlichen Erleichterungen, die für die litauische Ein- und Ausfuhr in den Freihafenzonen vereinbart werden, werden sinngemäß auch für die in Ziffer 4 und 5 genannten Betriebe Anwendung finden.

7.

Die „Memeler Hafengesellschaft“ wird zu den Steuern, die das Reich, das Land Preußen und die Gemeinden vom Ertrag und vom Vermögen erheben, nicht herangezogen. Sie unterliegt jedoch den allgemeinen steuerrechtlichen Vorschriften.

Aus Anlaß der Gründung der „Memeler Hafengesellschaft“ werden Steuern und Gebühren nicht erhoben.

8.

Das Deutsche Reich wird sich jeder über den Rahmen der allgemeinen Gesetze, Verordnungen und der Bestimmungen dieses Vertrages hinausgehenden besonderen Aufsicht über die „Memeler Hafengesellschaft“ enthalten.

9.

Die Höhe der Hafengebühren wird von der „Memeler Hafenverwaltung“ auf Grund von Vorschlägen der „Memeler Hafengesellschaft“ festgesetzt. Die Hafengebühren werden von der Gesellschaft eingezogen.

Bei der Festsetzung der Gebühren wird die „Memeler Hafenverwaltung“ die litauischen Wirtschaftsinteressen weitgehend berücksichtigen.

10.

Die Freihafenzonen werden aus dem deutschen Zollgebiet ausgeschlossen und von dem Deutschen Reich als Zollausschlüsse behandelt werden.

Die deutsche Zollüberwachung findet an der Grenze der Freihafenzonen statt.

Die Kosten für die Errichtung und Erhaltung der Zollgitter werden von deutscher Seite getragen.

11.

Litauen ist berechtigt, innerhalb der Freihafenzonen sämtliche Zollförmlichkeiten für die litauische Ein- und Ausfuhr mit eigenem Personal und eigenen Arbeitskräften gemäß dem litauischen Zollrecht zu erledigen.

Zu diesem Zweck wird Litauen in den Freihafenzonen ein Zollamt errichten, das berechtigt sein wird, einen eigenen Stempel zu verwenden.

12.

Litauen ist berechtigt, jederzeit und unter allen Umständen jede von den deutschen und litauischen Gesetzen zugelassene Ware aus dem Ausland einzuführen oder in das Ausland auszuführen.

Verzeichnisse der entsprechend den allgemeinen Bestimmungen zum Transit nicht zugelassenen Waren werden sich die beiden vertragschließenden Teile jeweils mitteilen.

13.

Deutsche Zollstellen werden Zollabfertigungen in den Freihafenzonen nur auf Antrag vornehmen.

Seeschiffe, die den Verkehr mit dem Ausland, und litauische Binnenschiffahrtfahrzeuge, die den Verkehr zwischen Litauen und der Freihafenzone oder in umgekehrter Richtung aufrechterhalten, sind berechtigt, sich für die bevorstehende Fahrt in der Freihafenzone zu Proviantierungszwecken mit Nahrungsmitteln, Feuerungsmaterial und anderen Waren frei von deutschen Zöllen, Verbrauchssteuern und Monopolabgaben und frei von deutschen Ausfuhrbeschränkungen zu versorgen.

14.

Der Durchgangsverkehr zwischen der Freihafenzone und Litauen und umgekehrt auf Eisenbahnen, Landstraßen und Wasserwegen ist frei von deutschen Zöllen und anderen Abgaben. Er wird nach den Vorschriften des deutschen Zollanweisungsverfahrens überwacht werden, wobei für den Eisenbahn- und Lastkraftwagenverkehr in Fahrzeugen unter Zollverschluß vereinfachte Bezeichnungen verwandt werden sollen. Litauische Zollplomben werden nach Maßgabe der Anlage zu Artikel 14 des Genfer Zollabkommens (Ziffer 2) anerkannt. Für Lastkraftwagen wird ein vereinfachtes Zollpassierscheinverfahren für die Fahrzeuge eingeführt werden, bei denen die Hafengesellschaft die Zollbürgschaft übernimmt.

15.

Sollten zur Durchführung des litauischen Durchgangsverkehrs weitere zolltechnische Maßnahmen erforderlich sein, so werden sich die beiden Regierungen hierüber verständigen.

16.

Litauen ist berechtigt, den Eisenbahnverkehr mit den Freihafenzonen unmittelbar und unter Umgehung der deutschen Eisenbahnstation in Memel in eigenen geschlossenen Zügen durchzuführen.

Ein Zug gilt als geschlossen, wenn alle Wagen mit Plomben der litauischen Eisenbahnverwaltung und eines litauischen Zollamtes versehen sind.

Diese Plomben werden von den deutschen Stellen anerkannt.

17.

Das Deutsche Reich wird eine ausreichende Zahl von Eisenbahngleisen und alle anderen zur Durchführung des Eisenbahnbetriebes zwischen Litauen und den Freihafenzonen erforderlichen Anlagen erstellen.

18.

Der Güterverkehr in geschlossenen Zügen zwischen Litauen und den Freihafenzonen wird nach litauischem Eisenbahnrecht, nach litauischen Tarifen und unter Benutzung litauischer Eisenbahnbegleitpapiere durchgeführt. Die Frachtgebühren werden von der litauischen Eisenbahnverwaltung eingezogen.

Die außervertragliche Haftung auf deutschem Reichsgebiet wird durch Artikel 23 des deutsch-litauischen Wechselverkehrsabkommens vom Jahre 1931 und dessen etwaige Änderungen geregelt.

19.

Für die Benutzung der Eisenbahngleise und der anderen Einrichtungen zahlt die litauische Eisenbahnverwaltung an die Deutsche Reichsbahn eine durch eine besondere Vereinbarung festzusetzende Vergütung.

20.

Zur Durchführung des Eisenbahnverkehrs zwischen Litauen und den Freihafenzonen wird die litauische Eisenbahnverwaltung in den Freihafenzonen eine von eigenem Personal bediente Eisenbahnstation und Eisenbahnexpeditionsstellen errichten.

21.

Einzelne zwischen Litauen und den Freihafenzonen verkehrende Wagen werden nach den für den direkten deutsch-litauischen Eisenbahnverkehr geltenden Bestimmungen und unter Benutzung der für diesen Verkehr vorgesehenen Eisenbahnbegleitpapiere befördert. Für den Verkehr mit diesen einzelnen Wagen wird der litauische Tarif bis zum Memeler Hafen durchgerechnet. Die Einnahmen aus diesem Verkehr teilen sich die Deutsche Reichsbahn und die litauische Eisenbahnverwaltung nach Verhältnis der auf dem Gebiet der vertragschließenden Teile zurückgelegten Tarifkilometer.

22.

Solange die zur Durchführung des unmittelbaren Verkehrs erforderlichen Anlagen noch nicht erstellt sind, gilt das vorläufige Abkommen über Betriebs- und Verkehrsangelegenheiten der Eisenbahnen des bisherigen Memelgebiets vom 31. März 1939.

23.

Die Fragen, die mit der Rangierarbeit in den Freihafenzonen und der Wagenbeistellung von der deutschen Eisenbahnstation in Memel nach den Freihafenzonen und in umgekehrter Richtung zusammenhängen, desgleichen alle anderen, die Durchführung des Eisenbahnverkehrs zwischen Litauen und den Freihafenzonen betreffenden Fragen werden durch eine besondere, zwischen der Deutschen Reichsbahn und der litauischen Eisenbahnverwaltung zu treffende Vereinbarung geregelt.

24.

Über die Fragen des Post- und Fernmeldeverkehrs wird zwischen der Deutschen Reichspost und der litauischen Postverwaltung eine unmittelbare Vereinbarung getroffen.

25.

Der Verkehr von deutschen und litauischen Binnenschiffen und Flößen auf der Fahrt zwischen Litauen und dem Memeler Hafen oder in umgekehrter Richtung wird unbeschadet der gesetzlichen und polizeilichen Bestimmungen nicht behindert werden. Dies gilt insbesondere hinsichtlich der Zuteilung von Ladungen und Schleppkraft.

26.

Das Deutsche Reich und die Republik Litauen erklären sich bereit, den Besatzungen und Begleitern der zwischen Litauen und dem Memeler Hafen oder in umgekehrter Richtung verkehrenden Beydaks, anderer Binnenwasserfahrzeuge und Flöße sowie den Familienangehörigen der oben genannten Personen unentgeltlich einmalige oder mehrmalige Sichtvermerke zu erteilen.

27.

Der Verkehr auf den Landstraßen und dem Binnenschiffahrtswege zwischen Litauen und der Freihafenzone wird durch weitere besondere Vereinbarungen zwischen den zuständigen deutschen und litauischen Stellen geregelt werden, wenn sich die Notwendigkeit dafür ergibt.

28.

Die Regelung des Schiffsverkehrs in der Freihafenzone, die Errichtung einer litauischen Bank in der Freihafenzone sowie die mit der Beschäftigung litauischer Staatsangehöriger in den Freihafenzonen zusammenhängenden Einzelfragen bleiben besonderen Vereinbarungen der zuständigen deutschen und litauischen Stellen vorbehalten.

29.

Falls sich bei der Durchführung dieses Vertrages erweisen sollte, daß für den Betrieb und die Verwaltung der Freihafenzone noch weitere Erleichterungen erforderlich sind, so ist die Deutsche Regierung bereit, die Gewährung solcher Erleichterungen wohlwollend zu erwägen.

Beide Regierungen behalten sich ferner vor, eine Nachprüfung der einzelnen Bestimmungen dieses Vertrages vorzunehmen, wenn sich die Notwendigkeit dafür ergeben sollte.

30.

Dieser Vertrag soll ratifiziert werden. Die Ratifikationsurkunden sollen sobald als möglich in Kaunas ausgetauscht werden.

Dieser Vertrag tritt mit dem Austausch der Ratifikationsurkunden in Kraft.

Zu Urkund dessen haben die Bevollmächtigten diesen Vertrag unterzeichnet.

Geschehen zu Berlin am 20. Mai 1939.

Joachim v. Ribbentrop

Karl Schnurre

J. Urbšys

J. Norkaitis