

Hier liegt der Schlüssel für die gesamte Politik, die die Westmächte in den vergangenen Jahren gegenüber Deutschland betrieben haben. Hier liegt die Ursache auch für ihre bewußt durchgeführte Politik der politischen und wirtschaftlichen Spaltung Deutschlands.

Es würde zu weit führen, wollte man im Rahmen dieser Arbeit auch nur den Versuch unternehmen, die einzelnen Etappen dieser Spaltungspolitik aufzuzeigen. Es soll nur auf die unter der Herrschaft des Besatzungsstatuts vorgenommene Errichtung der sogenannten Bonner Bundesrepublik hingewiesen werden, die den vorläufigen Schlußstein einer Entwicklung darstellte, die die im Potsdamer Abkommen niedergelegten Grundsätze nicht nur nicht beachtete, sondern ihnen unmittelbar entgegengesetzt war.

Kurze Zeit vorher hatten sich die Außenminister der UdSSR, Frankreichs, Großbritanniens und der USA nochmals in Paris zu einer Konferenz des Außenministersrates zusammengefunden, um die deutsche Frage zu erörtern. Das Schlußkommunique dieser Konferenz vom 21. Juni 1949 stellte zwar fest, daß es unmöglich gewesen sei, auf dieser Tagung ein Übereinkommen über die Wiederherstellung der wirtschaftlichen und politischen Einheit Deutschlands zu erzielen, verpflichtete aber zugleich die Besatzungsbehörden, ihre Bemühungen um Wiederherstellung der wirtschaftlichen und politischen Einheit Deutschlands fortzusetzen. Gleichzeitig empfahlen die Besatzungsbehörden den führenden deutschen Wirtschaftsorganen der Ostzone und der Westzonen, zur Herstellung enger Wirtschaftsbeziehungen zwischen den Zonen und einer wirksameren Durchführung von Handels- und anderen Wirtschaftsabkommen beizutragen.

In den großen politischen Fragen der Wiederherstellung der Einheit Deutschlands und des Abschlusses eines Friedensvertrages kam es in der folgenden Zeit zu keinem Fortschritt, da allein die Sowjetunion sich konsequent für die Erreichung dieser Ziele einsetzte, die Westmächte dagegen ihre Politik der Spaltung Deutschlands und der Verewigung des Besatzungsregimes fortsetzten. Auf wirtschaftlichem Gebiet dagegen hatte die Empfehlung der Pariser Außenministerkonferenz insofern einen gewissen Erfolg, als es im Zuge der danach eingeleiteten Verhandlungen am 8. Oktober 1949 zu dem sogenannten Frankfurter Interzonenhandelsabkommen kam, das seitdem die Grundlage des Interzonenhandels oder, wie es in dem Einleitungssatz des Abkommens heißt, des Handels „zwischen den Währungsgebieten der Deutschen Mark der Deutschen Notenbank (DM-Ost) und den Währungsgebieten der Deutschen Mark (DM-West)“ gewesen ist. Ohne auf den wirtschaftlichen Inhalt dieses Abkommens im einzelnen einzugehen, sei aus ihm als Grundsätzliches hervorgehoben, daß der gesamte Warenverkehr zwischen den erwähnten beiden Währungsgebieten einer Genehmigungspflicht und der gesamte Zahlungsverkehr dem Clearingzwang, und zwar der Verrechnung über entsprechende Konten bei der Deutschen Notenbank und der Bank der Deutschen Länder, unterworfen und daß festgelegt wurde, daß alle unter das Abkommen fallenden Waren bei ihrem Transport Warenbegleitscheine mit sich führen müssen.¹⁾

Das Ministerium für innerdeutschen Handel, Außenhandel und Materialversorgung gab zur Regelung der Einzelheiten des Genehmigungsverfahrens am 1. März 1950 ein „Merkblatt über die Verfahrensvorschriften für den innerdeutschen Handel“ heraus. Dieses Merkblatt bezieht sich nach seinen Eingangsworten „auf den Waren-, Dienstleistungs- und Zahlungsverkehr zwischen der Deutschen Demokratischen Republik und dem westdeutschen Währungsgebiet“ und sagt weiterhin, daß Lieferungen und Bezüge des Ostsektors bzw. der Westsektoren Berlins wie Lieferungen und Bezüge der Deutschen Demokratischen Republik bzw. des westdeutschen Wirtschaftsgebietes behandelt werden, sofern nichts Abweichendes festgelegt ist. Auch hier haben wir also wieder die aus dem Frankfurter Abkommen nun schon bekannte Aufteilung zwischen ostdeutschem und westdeutschem Währungsgebiet.

Das Merkblatt enthält Einzelvorschriften über die Genehmigungspflicht, den Zahlungsmodus, die Preisfestsetzung, die Antragstellung usw. Nach Ziffer VII des Merkblattes werden Verstöße gegen dessen Vorschriften

nach der Wirtschaftsstrafverordnung bestraft. Diese Strafbestimmung ist deshalb von erheblicher Bedeutung, weil sie in zahlreichen Fällen eine geeignete Grundlage für die Bestrafung solcher Täter sein wird, die interzonale Warentransporte ohne Mitführung ausreichender Warenbegleitscheine vornehmen.

Die grundsätzliche Verpflichtung zur Mitführung eines Warenbegleitscheines war übrigens bereits durch die „Anordnung über die Versandverpflichtung von Waren und die Einführung eines Warenbegleitscheines“ begründet worden, die das Sekretariat der DWK am 2. Dezember 1948²⁾ erlassen hatte. In § 1 dieser Anordnung ist gesagt, daß für die gesamte Warenbewegung am 1. Januar 1949 die Versandverpflichtung in Kraft tritt, und nach § 4 der Anordnung haben die Versender für alle Transporte Warenbegleitscheine auszustellen; Waren ohne Warenbegleitscheine sind nach § 4 Abs. 2 vom 1. Januar 1949 ab von der Beförderung ausgeschlossen. Da § 6 der Anordnung bestimmt, daß Verstöße gegen sie nach der WStrVO bestraft werden, kann in einschlägigen Fällen auch unter Bezugnahme auf diese Anordnung eine Bestrafung nach der WStrVO erfolgen.³⁾

Die erste gesetzliche Regelung, die in Ausführung des Frankfurter Abkommens erfolgte, war die „Verordnung über den innerdeutschen Handel“, die der Magistrat von Groß-Berlin am 23. Dezember 1949⁴⁾ erließ. § 1 dieser Verordnung bestimmte, daß sämtliche Lieferungen nach Westberlin und in das westdeutsche Wirtschaftsgebiet sowie sämtliche Zahlungen für Bezüge aus diesen Gebieten der Genehmigung bedürften, und § 3 besagte, daß neben den Genehmigungen Warenbegleitscheine erteilt würden. § 6 enthielt die Strafvorschriften und bestimmte insbesondere in Abs. 2, daß Waren oder Zahlungsmittel, die entgegen der Verordnung bewegt würden, der Einziehung unterliegen.

Es war bezeichnend, daß die erste eingehende gesetzliche Regelung auf diesem Gebiet für Berlin erfolgte. Das zeigt bereits auf, daß das Hauptproblem des Interzonenverkehrs Berlin war, und zwar nicht Berlin als Hauptstadt der Deutschen Demokratischen Republik, sondern der Teil Berlins, der formell noch nicht seine Funktion als Bestandteil dieser Hauptstadt erfüllen kann. Dieser westliche Teil Berlins hatte sich unter dem Einfluß der ihn besatzungsmäßig beherrschenden Kräfte und ihrer deutschen Handlanger in zunehmendem Maße, und zwar charakteristischerweise entsprechend der stetigen Verbesserung und Konsolidierung der Wirtschaft der Deutschen Demokratischen Republik, zu einer Angriffsbasis für Sabotage- und Störungsakte gegen diese ständig und planmäßig aufsteigende demokratische Wirtschaft entwickelt. Wichtige Rohstoffe und Fertigwaren wurden in immer größerem Maße und unkontrollierbar aus der Deutschen Demokratischen Republik in die Westsektoren verbracht und damit ihrer planmäßigen Verwendung entzogen. Wenn es den Feinden unserer demokratischen Ordnung auch nicht gelang, den Aufbau unserer Friedenswirtschaft zu hemmen, so verursachten sie doch gerade von Westberlin aus eine ständige Gefährdung dieses Aufbaues.

Diese Tatsache war der Grund für den Erlaß des Gesetzes zum Schutze des innerdeutschen Handels vom 21. April 1950.⁵⁾ In dem Vorspruch zu diesem Gesetz heißt es deshalb: „Um derartige Sabotageversuche künftig unmöglich zu machen und den innerdeutschen Handel zu fördern, ist eine umfassende Kontrolle der Warenbewegung notwendig.“

Die Durchführung dieser umfassenden Kontrolle des Warenverkehrs ist Aufgabe des neugegründeten Amtes für Kontrolle des Warenverkehrs, das dem Ministerium für innerdeutschen Handel, Außenhandel und Materialversorgung der Deutschen Demokratischen Republik angegliedert ist.

2) ZVOBl. 1948 S. 560.

3) Einzelheiten über die Versandverpflichtung und den Warenbegleitschein enthalten die Durchführungsbestimmungen zu der oben erwähnten Anordnung vom 17. Dezember 1948 (ZVOBl. S. 22), 15. Juli 1949 (ZVOBl. S. 607), 26. Januar 1950 (GBl. S. 64), 22. Juni 1950 (GBl. S. 600) und 23. Juni 1950 (GBl. S. 613). Für Groß-Berlin findet sich die entsprechende Regelung in der Verordnung über Versandverpflichtung und Warenbegleitscheine vom 23. Februar 1949 (VOBl. S. 64) und den Durchführungsbestimmungen vom 24. April 1949 (VOBl. S. 370), 9. März 1950 (VOBl. S. 49) und 9. Mai 1950 (VOBl. S. 127).

4) VOBl. S. 502.

5) GBl. S. 327.

i) Das Frankfurter Abkommen ist veröffentlicht in „Dokumentation der Zeit“ 1949 Seite 60 ff.