

Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv (HWWA) (Ed.)

Article

Kredit und Reichsbahn

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv (HWWA) (Ed.) (1949) : Kredit und Reichsbahn, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 29, Iss. 2, pp. 3-4

This Version is available at:

<http://hdl.handle.net/10419/130865>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

Kurswechsel in der Kreditpolitik

Zögernd, tastend, aber immerhin eindeutig in der Richtung wurde in der zweiten Maihälfte von den währungspolitischen Führungsstellen der kreditpolitische Kurs so verändert, daß die Anti-Inflationistische Kurs aufgegeben und gewisse Erleichterungen in der Kreditgewährung zugelassen wurden. Was geschah, und mit welchen wirtschaftlichen Konsequenzen ist zu rechnen?

Einmal wurde mit Wirkung vom 27. 5. der Diskontsatz und dann zum 1. Juni der Mindestreservesatz von 15 auf 12 % gesenkt. Dadurch erweiterte sich der Spielraum für die Kreditgewährung der Banken. Jedoch ist der Mindestreservesatz immer noch um 2 % höher als vor Beginn der Kreditrestriktionen im November 1948. *Ob die Banken den erweiterten Kreditspielraum zu einer zusätzlichen Geldschöpfung ausnutzen werden, bleibt abzuwarten.* Auch sie sind äußerst vorsichtig geworden, denn sie wünschen kein erneutes Einfrieren kurzfristiger Kredite. Sie wollen keinen Durchhalteprozeß finanzieren, wenn keine Aussichten zu einer Konsolidierung dieser Vorfinanzierung auf dem Kapitalmarkt bestehen. Es bleibt die alte Schwierigkeit, daß die Wirtschaftszweige, die am kreditbedürftigsten sind, zugleich auch die geringsten Sicherheiten bieten und vor allem für kurzfristige Kredite nicht in Frage kommen. Die Banken verfügen nur über ein völlig unzureichendes Eigenkapital und sind so übermäßig stark auf Zentralbankrückgriffe angewiesen. *Eine gewisse Lenkung des Geldmarktes wird noch für längere Zeit notwendig sein; wichtiger noch ist aber die Kontrolle der langfristigen Anlagekapitalien, die nun endlich in stärkerem Maße für volkswirtschaftlich berechnete Investitio-*

nen frei werden. Bei einer sinkenden Bedeutung der Selbstfinanzierung besteht so eine Tendenz zu einer erweiterten Investitionsplanung, deren Vor- und Nachteile hinlänglich bekannt sind. Bei allen derzeitigen währungspolitischen Maßnahmen besteht der Vorteil, daß man in erster Linie binnenwirtschaftliche Momente — Vollbeschäftigung und Kaufkraftstabilisierung — zu berücksichtigen hat, während man die Auslandswirkung noch als sekundär betrachten kann, da die D-Mark als reine Binnenwährung

durch nur illegal übersteigbare Mauern vom Ausland abgeschlossen ist. *Jedoch dürfen die jetzigen Maßnahmen nicht die zukünftigen Auslandsinvestitionen abschrecken.* Der Produktions- und Lebenshaltungskostenindex sowie die Beschäftigtenzahl wird uns in den nächsten Wochen zeigen, ob die Maßnahmen der monetären Führungsstellen zur Überwindung der augenblicklichen Stagnation ausreichen oder ob — wie bereits von Prof. Erhard angekündigt — stärkere Mittel erforderlich sein werden. (R.)

Kredit und Reichsbahn

Die Reichsbahn ist, da ihr die bald nach der Währungsreform erwartete Anleihe nicht gegeben wurde, in Kassenschwierigkeiten geraten, die sie zu drastischen Sparmaßnahmen zwingt. Als die Krise gegen Ende des vorigen Jahres sichtbar wurde, trat ein Sachverständigenausschuß zusammen, der die Finanzlage der Reichsbahn zu überprüfen hatte. Er setzte sich aus je einem Vertreter der Verwaltung für Wirtschaft, Verkehr und Finanzen sowie der Bank deutscher Länder zusammen, die in Kürze ihre Arbeiten beendet haben werden. Welche Empfehlungen von dieser Seite auch gegeben werden mögen, so darf doch heute schon mit aller Klarheit festgestellt werden, daß die innere Struktur der Reichsbahn durchaus gesund ist. Die Verkehrsleistungen sprechen hier eine deutliche Sprache.

Grob gesagt sind die Finanzschwierigkeiten dadurch entstanden, daß die Reichsbahn den Versuch unternahm, ihren Wiederaufbaubedarf, der sich aus den Folgen des Krieges ergab, aus ihren laufenden Einnahmen zu decken. Dieser Versuch, bedingt durch die Anleiheverwei-

gerung, ist mißglückt und mußte mißlingen, weil die großen Beträge zum Wiederaufbau der Anlagen, zur Erneuerung von Oberbau und rollendem Material, beim besten Willen nicht neben den laufenden Ausgaben aus den normalen Einnahmen gedeckt werden konnten. Es scheint uns, als ob an maßgebender Stelle die Reichsbahn als ein Industrieunternehmen normaler Art angesehen wird, dem man die Pflicht auferlegt hat, den notwendigen Wiederaufbau aus laufenden Einnahmen zu finanzieren. Eine solche Einstellung aber würde den großen volkswirtschaftlichen Aufgaben der Reichsbahn nicht gerecht.

Der Reichsbahn muß eine Sonderstellung eingeräumt werden, die es ihr ermöglicht, ihren volkswirtschaftlichen Pflichten nachzukommen, die darin bestehen,

1. die von der Wirtschaft verlangten Verkehrsleistungen zu vollbringen, und
2. in Zeiten einer wirtschaftlichen Stagnation oder Depression durch eine ausgleichende Beschaffungspolitik die Wirtschaft wieder anzukurbeln. Das aber muß jetzt geschehen.

Es wäre sinnwidrig, wollte die Reichsbahn erst dann wieder ihre großen Aufträge an zahllose Industrien erteilen, wenn die Konjunktur eingesetzt hat, weil dadurch eine Zusammenballung von Aufträgen zu Lieferschwierigkeiten und ungesunden Kapazitätsausweitungen führt.

Nachdem inzwischen entschieden wurde, daß die Reichsbahn

Akkreditiv oder Dokumentenzahlung?

Die Hauptschwierigkeiten für die Wiederherstellung normaler Zahlungsbedingungen im Außenhandel ergeben sich aus den hemmenden bürokratischen Verfahrensregeln und aus dem immer noch vorhandenen, vielfach durchaus verständlichen Mangel an wechselseitigem Vertrauen der Partner. Hierbei ist die Finanzierung der Exporte und Importe aufs engste in ihren Entwicklungsmöglichkeiten verbunden. Grundsätzlich erstrebenswert erscheint die Wiederherstellung möglichst günstiger Akkreditivbedingungen. Voraussetzung hierfür ist das wechselseitige Vertrauen und die technische Möglichkeit fristgerechter Bereitstellung der benötigten Devisen durch den Bankenapparat.

Die Erstellung von Akkreditiven für deutsche Importe hat sich

eine Anleihe auflegen darf, kann durch die zu erwartende Auftragserteilung eine belebende Wirkung auf die Wirtschaft ausgehen. Die Reichsbahn wird dadurch, daß sie ihren Güterwagencpark verjüngt und ihre Personenwagen den Erfordernissen eines modernen Verkehrs anpaßt, lediglich ihren Pflichten der deutschen Wirtschaft gegenüber nachkommen. (Ph.)

bisher in erster Linie dadurch verzögert, daß die Devisenposition der Bank deutscher Länder vielfach zu schwach gewesen ist. Durch die Verzögerung der Akkreditivöffnung hat sich die Einfuhr von Waren vielfach so verzögert, daß in Anbetracht der internationalen Marktveränderungen viele Geschäfte uninteressant geworden sind. In Außenhandelskreisen wurden die Verzögerungen darauf zurückgeführt, daß die großzügige Erteilung von Importlizenzen nicht immer mit dem Volumen der vorhandenen Devisenbestände in Übereinstimmung gewesen ist. Innerhalb des vorhandenen Devisenvolumens dürfte auch der Mangel an Dollarbeständen eine Rolle gespielt haben.

In dieser Hinsicht bedeutet es eine große Erleichterung und eine Verbesserung der deutschen De-

visenposition, daß nunmehr die ausländischen Banken ihre deutschen Korrespondenten mit der Eröffnung von Akkreditiven derart beauftragen können, daß die Devisenzahlung aus dem Akkreditiv sofort nach Einreichung der vorgeschriebenen Dokumente bei der deutschen Außenhandelsbank fällig wird. Auf diese Weise erhält nicht nur der deutsche Exporteur schneller die Auszahlung des D-Mark-Gegenwerts seines Exporterlöses, sondern es verbessert sich auch durch die Beschleunigung des Einzugs der Akkreditivdokumente die devisenmäßige Situation der Bank deutscher Länder. Die Bank ist hierdurch in die Lage versetzt, benötigte Importdevisen fristgerecht bereitzustellen und ihre Zusagen zur Erfüllung deutscher Zahlungsverpflichtungen aus Importen prompt einzulösen. Damit kann sich auch im Importgeschäft die Zahlungsmethode von der Dokumentenzahlung zum Akkreditiv hin verschieben, was nicht nur von der Beurteilung des Kredits abhängt, den die deutsche Importfirma bei ihrer Geschäftsverbindung im Ausland genießt, sondern auch von der grundsätzlichen Beurteilung der Devisenposition der Bank deutscher Länder im Ausland. (Rl.)

Nachrufe zur Jedermann-Aktion

Jedermann-Ware ist nicht mehr gefragt. Beträchtliche Bestände bei Handel und Industrie suchen vergeblich ihre Käufer. Der Handel bittet seit einiger Zeit die Industrie, Jedermann-Erzeugnisse nicht mehr mit dem „Jedermann“-Gütezeichen kenntlich zu machen.

Wenn es derart still um die Jedermann-Aktion geworden ist, so fragt es sich doch, ob sie ihr eigentliches Ziel, den kaufkraftschwachen Schichten die Befriedigung der lebensnotwendigen Bedürfnisse zu ermöglichen, tatsächlich erreicht hat. Eine Konsumenten-Umfrage des EMLID-Instituts für Marktforschung gibt hierüber einen interessanten Aufschluß. Danach haben 31% der

Befragten Jedermann-Waren gekauft (im wesentlichen zu gleichen Teilen Schuhe und Spinnstoffwaren), 52,24% von ihnen bezeichnen die Jedermann-Waren als „gut“ und 39,7% als „leidlich“. Am aufschlußreichsten ist aber die Feststellung, daß 55% der Befragten künftig noch Jedermann-Waren kaufen würden, wenn ihre Mittel ihnen dies überhaupt gestatteten.

Diese Umfrage offenbart einmal mehr die entscheidende Schwäche des westdeutschen Wirtschaftskörpers, daß nämlich 1,2 Mill. Arbeitslose und 9 Mill. Flüchtlinge, Rentner, nicht voll Eingesetzte usw. mehr oder weniger außerhalb des Wirtschafts-

kreislaufes stehen. Diese sind es aber, die bisher überhaupt nicht oder nur sehr beschränkt als Interessenten für die Jedermann-Waren zum Zuge gekommen sind. Sie sind die latenten Anwärter auf ein Jedermann-Programm — allerdings nicht auf ein im Zeichen der Preishausse festgelegtes und im Ergebnis nur den kaufkräftigeren Schichten zugute gekommenes Programm, sondern auf ein ihrer äußerst beschränkten Kaufkraft auch tatsächlich angepaßtes „soziales Sortiment“.

Anläßlich der Ende Mai in New York abgehaltenen Herbst-Schuhmesse wurde erklärt, daß die Umsatzhöhe am amerikanischen Schuhmarkt nur dann gehalten