

DEUTSCHES INSTITUT FÜR WIRTSCHAFTSFORSCHUNG
 (INSTITUT FÜR KONJUNKTURFORSCHUNG)

Wochenbericht

30. Jahrgang

Berlin, den 18. Oktober 1963

Nummer 42

Nachdruck und sonstige Verbreitung — auch auszugsweise — ohne Quellenangabe nicht zulässig

Wirtschaftliche Probleme der britischen Eisenbahnen

Seit Mitte der 50er Jahre weist die Betriebsrechnung der britischen Eisenbahnen von Jahr zu Jahr zunehmende Verluste aus, wie ein von der Eisenbahnverwaltung kürzlich veröffentlichter Bericht ausführlich darlegt¹⁾. Sie betragen 1961 87 Mill. £. Diese Verluste entstanden, obwohl nach dem zweiten Weltkrieg umfangreiche Maßnahmen zur Modernisierung der überalterten Eisenbahnanlagen durchgeführt worden sind: Von 1954 bis 1960 wurden insgesamt 820 Mill. £ investiert, zuletzt erreichten die Investitionen jährlich rund 140 Mill. £. Auch auf organisatorischem Gebiet sind — zuletzt Anfang 1963 — tiefgreifende Änderungen vorgenommen worden²⁾: Die Verkehrskommission wurde aufgelöst, die Eisenbahn-

verwaltung verselbständigt und von der Beförderungspflicht befreit. Außerdem wurde die Bahn von den aufgelaufenen Defiziten entlastet.

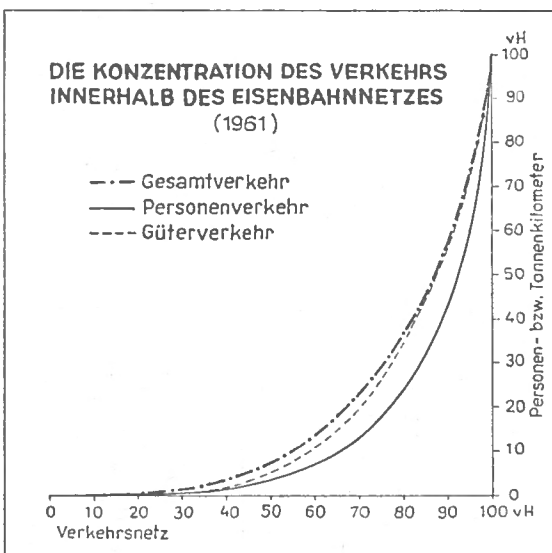
Die Ausgangslage

Eine nach ökonomischen Gesichtspunkten ausgerichtete Politik wird jedoch noch immer durch rechtliche und politische Widerstände und durch das Festhalten an traditionellen Vorstellungen erschwert. Insbesondere wird ein zu weit verzweigtes Netz bedient, wobei in vielen Fällen nicht einmal die Unterhaltungskosten verdient werden. Die Tarife sind oft nur unzureichend den Kosten angeglichen, wenn sich auch die Verwaltung bemüht, bei jedem Verkehr wenigstens etwas mehr als die variablen Kosten im Preis hereinzuholen. Auch die Modernisierung der rollenden und stehenden Anlagen schreitet zu langsam voran.

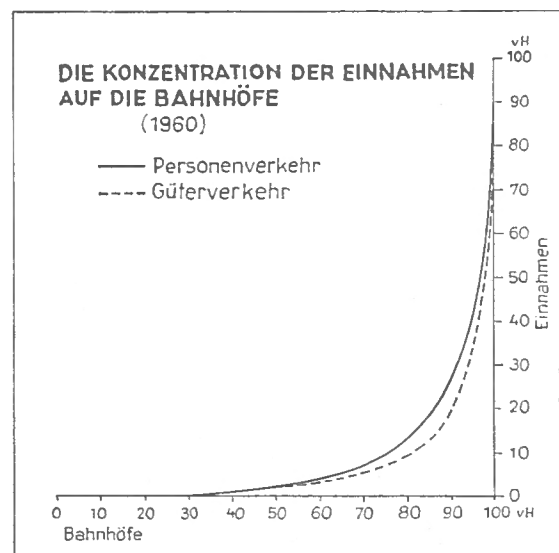
In dem Bericht der britischen Eisenbahnen wird zur Lösung dieser Schwierigkeiten vorgeschlagen, die Bahn nicht länger als Transportmittel für jedermann, als einen „Transporteur der letzten

¹⁾ „The Reshaping of British Railways“, London, Her Majesty's Stationary Office 1963. In diesem Bericht werden einschneidende Maßnahmen zur Beseitigung der bedrohlichen Finanzlage der Eisenbahn vorgeschlagen. Umfangreiches statistisches Material gewährt Einblick in Zusammenhänge, die in der Regel von Eisenbahnverwaltungen nicht offen dargelegt werden.

²⁾ Vgl. „Der staatl. Verkehr in Großbritannien“ Wochenbericht des DIW Nr. 17/1961, und „Die Reorganisation des britischen Verkehrswesens“, Schweizerisches Archiv für Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik, 18. Jg. 1963, H. 2.



Quelle: „The Reshaping of British Railways“, Teil 1, London 1963



Quelle: „The Reshaping of British Railways“, Teil 1, London 1963.

Zuflucht“ zu behandeln. Sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr sollen alle Dienste eingeschränkt bzw. eingestellt werden, für die die Eisenbahn ihrer Struktur nach nicht geeignet ist und die von anderen Verkehrsmitteln ökonomischer versehen werden können. In England werden heute von der Bahn nur noch etwa 15 vH der Personen-km-Leistung erbracht, 50 vH entfallen bereits auf private Kraftfahrzeuge. Im Güterverkehr beträgt der Anteil der Bahn—sieht man vom Kohlenverkehr ab, der für den Straßenfernverkehr wenig geeignet ist — etwa ein Fünftel. Durch Beschränkung auf Verkehrsarten, die den technischen Erfordernissen der Bahn besonders entsprechen (beschleunigter Personenverkehr über mittlere und weite Entfernungen, Transport geschlossener Güterzüge bzw. Wagengruppen), hofft man besonders konkurrenzfähige Leistungen anbieten zu können.

Erträge und Kosten

Im Jahre 1961 erzielten die britischen Eisenbahnen einen Umsatz von rd. 475 Mill. £³⁾, die Betriebsausgaben beliefen sich aber auf 562 Mill. £. An erster Stelle standen die Ausgaben für Zugförderung und Anlagenunterhaltung.

Die Gliederung der Betriebsausgaben in vH

Zugförderung	33
Unterhalt des rollenden Materials	22
Unterhalt der stehenden Anlagen	14
Anderer Verkehrsausgaben	16
Signalwesen	7
Sonstiges	4
Straßenspedition	4
Betriebsausgaben insgesamt	100

In dem Bericht der Eisenbahnverwaltung werden trotz der dabei unvermeidlichen Willkür die Betriebsausgaben (einschl. der kalkulatorischen Kosten) der verschiedenen Verkehrsbereiche den entsprechenden Einnahmen zugeordnet. Das Ergebnis zeigt, daß nur wenige Bereiche, wie der Kohlenverkehr sowie der Paket- und Postverkehr, Überschüsse aufweisen, andere Bereiche, wie der Schnellzugverkehr, erwirtschaften wenigstens die

Erträge und Kosten nach Verkehrsarten im Jahre 1961 in Mill. £

Verkehrsart	Einnahmen	direkte Kosten	in-direkte Kosten	Überschuß + bzw. Defizit —
Personenverkehr, gesamt	161,8	169,9	94,6	—102,7
Beschleunigter Verkehr	91,2	72,7	40,3	— 21,8
Personenzugverkehr	30,8	56,9	29,8	— 55,9
Vorortverkehr . . .	39,8	40,3	24,5	— 25,0
Post- u. Bahnverkehr, ges.	57,3	40,2	10,3	+ 6,8
Güterverkehr, gesamt	255,6	268,5	63,1	— 76,0
Kohlenverkehr	108,3	83,5	22,0	+ 2,8
Mineralien und andere Schwergüter	44,5	36,9	11,3	— 3,7
<i>Kaufmannsgüter</i>				
Wagenladungen	64,8	96,6	22,0	— 53,8
Stückgutverkehr . . .	38,0	51,5	7,8	— 21,3
Personen-, Post- und Güterverkehr, insgesamt	474,7	478,6	168,0	—171,9

variablen Kosten. Verluste treten beim Personenverkehr insbesondere bei den einfachen Personenzügen, im Güterbereich bei den einzelnen Wagenladungen sowie im Stückgutverkehr auf.

Die Auslastung des Streckennetzes

Nur ein verhältnismäßig kleiner Teil des britischen Streckennetzes mit einer Gesamtlänge von rd. 28 000 km wird intensiv befahren. Ein Drittel des Netzes bewältigt nur 1 vH der Personenkilometer-Leistung, zwei Drittel erbringen 8 vH. Im Güterverkehr werden 16 vH der tkm-Leistung auf zwei Dritteln des Netzes abgewickelt. Faßt man beide Leistungsarten zusammen, so zeigt sich bei Berücksichtigung der Netzüberschneidungen, daß zwei Drittel des Streckennetzes nur ein Fünftel der gesamten Verkehrsleistung tragen.

Ähnliches gilt für die Bahnhöfe. Die Hälfte der Personenbahnhöfe erbrachte nur 2 vH aller Einnahmen aus dem Personenverkehr. Bei den Güterbahnhöfen kam die Hälfte aller Abfertigungsstellen auf knapp 3 vH des Umsatzes aus dem gesamten Güterverkehr. In absoluten Beträgen waren dies 4,8 bzw. 1,7 Mill. £, denen Stationskosten in Höhe von insgesamt 9 Mill. £ gegenüberstanden.

Streckenbelastungskarten zeigen, daß die Ausnutzung einzelner Streckenteile im Güter- wie im Personenverkehr weitgehend identisch ist. Die Hälfte des Netzes trägt über neun Zehntel des Verkehrs. Die Stilllegung großer Teile des übrigen Netzes würde daher nur zu verhältnismäßig geringen Verkehrsverlusten führen.

Maßnahmen zur Verbesserung der Ertragslage des Güterverkehrs

Zu den wichtigsten Maßnahmen, die von der britischen Eisenbahnverwaltung zur Verbesserung des Güterverkehrs vorgeschlagen werden, gehören der sogenannte Karussell-Verkehr und die Einrichtung von Liniengüterzügen. Mit dem Schienenkarussell, für das ein Ladungsaufkommen von etwa 150 Mill. t berechnet wurde, kann die Wagenumlaufzeit drastisch herabgesetzt und ein lohnender Kurzstreckenverkehr durchgeführt werden. Die Ersparnis an Fahrzeugen würde beträchtlich sein, weil die Eisenbahnwaggons gerade im Kohlenverkehr heute praktisch als Lagerraum benutzt und ihrem eigentlichen Zweck entfremdet werden. So beträgt die Verladezeit durchschnittlich zwei Tage, und auch am Empfangsort, besonders in den Häfen, werden die Waggons vielfach sehr schleppend abgefertigt.

Einsparungen von Fahrzeugen und Rangierkosten sollen auch durch den Einsatz schnellfahrender Liniengüterzüge mit voraussehbaren Abfertigungszeiten möglich werden. Die haupt-

³⁾ 1962 gingen die Einnahmen auf 460 Mill. £ zurück; der Rückgang betraf allein den Güterverkehr.

sächlich aus Plattenwagen bestehenden Züge sollen die Hauptzentren des Landes verbinden. Den An- und Abtransport zu bzw. von den etwa 100 Depots in den Zentren besorgen Lastkraftwagen der Bahn, des Kraftverkehrsgewerbes oder der Kunden selbst. Die angestrebte Zentralisierung des Eisenbahngüterverkehrs — etwa 900 Güterbahnhöfe sollen geschlossen werden — überläßt der Straße einen beträchtlichen Vor- und Nachlaufverkehr.

Von der Beschränkung des Güterverkehrs auf wichtige Strecken verspricht man sich viele Vorteile; vor allem soll die Schiene bei Entfernungen von mehr als 160 km mit dem Haus-Haus-Verkehr des Lastkraftwagens konkurrieren können. Neben den Liniengüterzügen sollen wie bisher auch der Verkehr in geschlossenen Zügen und der Gleisanschlußverkehr weiter gepflegt werden.

Zur Rationalisierung gehört ferner, daß die für die Zugförderung auf den Hauptstrecken eingesetzten Dampflokomotiven durch Lokomotiven mit Dieselantrieb ersetzt werden. Außerdem hofft man, den Wagenpark beträchtlich vermindern und kleine Einheiten durch rentablere größere ersetzen zu können.

Die Umgestaltung des Personenverkehrs

Die Konkurrenz des Flugzeugs spielt im Personenverkehr insgesamt keine erhebliche Rolle. Für den inländischen Luftverkehr bietet Großbritannien ebenso geringe Möglichkeiten wie die Bundesrepublik. Neben den Verbindungen nach Schottland macht der Luftverkehr der Bahn im beschleunigten Personenverkehr nur auf den Verbindungen London—Manchester (250 km) und London—New-Castle (400 km) Konkurrenz. Auch der Wettbewerb des privaten Kraftwagens wird in dieser Verkehrsart von der Eisenbahn eigentümlicherweise im zwischenstädtischen Verkehr nicht

das sogar für den Wochenendverkehr der Schnell- und Eilzüge. Diese Entwicklung ist zu begrüßen, weil der Einsatz von Sonderzügen, die nicht voll besetzt sind und einen unausgelasteten Rücklauf haben, unrentabel ist. Auch muß für Verkehrsspitzen ein umfangreicher Wagenpark vorgehalten werden, der im Regelverkehr kaum beansprucht wird. Die Bahn ist daher bestrebt, den Personenwagenpark einzuschränken⁴⁾ und den Schnellzugverkehr auf wichtige Strecken und Stationen zu konzentrieren.

Die Einnahmen aus dem beschleunigten Personenverkehr sind in den letzten Jahren nahezu konstant geblieben, während die Kosten gestiegen sind. Immerhin trägt dieser Verkehr mehr als die variablen Kosten.

Der Verkehr mit Personenzügen, der zwischen dem beschleunigten Verkehr und dem Vorortverkehr einzuordnen ist, dient der Verbindung zwischen kleineren Ortschaften. Durch die Motorisierung hat dieser Verkehr starke Einbußen erlitten. Die britischen Eisenbahnen bezweifeln, daß sie in ihren Personenzügen heute mehr als 10 vH des gesamten Personenverkehrs bewältigen. Die Züge sind in der Regel schwach besetzt und fahren auf wenig benutzten Strecken, so daß mit dem einzelnen Beförderungsfall verhältnismäßig hohe Kosten verbunden sind. Benutzen sie aber dichter belegte Strecken, so blockieren sie durch ihre zahlreichen Haltestellen den übrigen Verkehr.

Die Sätze des englischen Eisenbahnpersonentarisfs gehören zu den höchsten in Europa. Dennoch müßten sie noch beträchtlich erhöht werden, um den Personenverkehr — gleichbleibende Verkehrsintensität vorausgesetzt — kostendeckend zu gestalten.

Der Vorortverkehr unterscheidet sich vom einfachen Personenverkehr durch höhere Intensität, besonders ausgeprägte Verkehrsspitzen und sehr niedrig gehaltene Tarife. In Großbritannien gibt es neun Städte mit starkem Vorortverkehr. Der Londoner Verkehr mit vier Fünfteln der Einnahmen ist bei weitem der bedeutendste. Er ist auch im Gegensatz zum übrigen Vorortverkehr annähernd kostendeckend, obwohl die durchschnittlichen Einnahmen je Pkm nur knapp 4,5 Pfg. betragen. Während des Spitzenverkehrs ist die Kapazitätsauslastung sehr hoch, besonders innerhalb eines Radius von etwa 30 km. Obwohl die für den Spitzenverkehr vorgesehenen Anlagen im normalen Verkehr nur zu etwa 10 vH beansprucht werden, bestehen für den Berufsverkehr ermäßigte Tarife. Diese unökonomische Tarifpolitik sollte revidiert und darüber hinaus eine Verbesserung der Ertragslage des Vorortverkehrs über eine Beeinflussung der Standorte der Arbeitsplätze und eine Staffelung der Arbeitszeiten angestrebt werden.

Fahrpreise im Personenverkehr¹⁾

Land Stichtag	200 km		Pfennige je km
	jeweilige Währung	DM	
Deutschland (1.1.63) .	15,60 DM	15,60	7,8
Dänemark (15.1.62) . .	26,40 dkr	15,31	7,7
Frankreich (23.10.61) .	17,40 NF	14,17	7,1
Italien (1.1.63)	1 700 L	10,97	5,5
Niederlande (1.12.62) .	8,30 hfl	9,20	4,6
Großbritannien (1.9.61)	1 £ 5 s 4 d	16,10	8,0

¹⁾ Einfache Fahrt, 2. Klasse.

hoch veranschlagt. Die Überfüllung der Städte und die Beschwerden langer Autoreisen sollen angeblich von der Benutzung des Kraftwagens abschrecken. Im wesentlichen gilt dies jedoch nur für den Behörden- und Geschäftsverkehr, der einen großen Teil der Schnellzüge in Anspruch nimmt.

Die Verkehrsspitze im Sommer flacht sich allerdings ab, hier wird die Konkurrenz des privaten Kraftwagens fühlbar. In geringerem Umfang gilt

⁴⁾ Von 18 500 Durchgangswagen wurden 5 500 seit 1959 abgeschafft.

Die Reorganisation der britischen Eisenbahnen soll noch in diesem Jahrzehnt abgeschlossen werden. Die Reformen sehen die Schließung von weit über 2000 Bahnhöfen und von etwa 8000 km Strecke vor. Dabei wird sich auch der hohe Personalbestand von rd. 475 000 Bediensteten (1962) vermindern. Diesem Prozeß, der schon seit Jahren im Gang ist, kommt angesichts der Arbeitsintensität der Eisenbahnbetriebe — $\frac{2}{3}$ bis $\frac{3}{4}$ der Betriebskosten sind Lohnkosten — besondere Bedeutung zu. Er wird durch die hohe natürliche Abgangsrate von rd. 80 000 Personen im Jahr erleichtert. In erster Linie soll die Zahl der Neueinstellungen gedrosselt werden, Entlassungen sind nur in geringem Umfang vorgesehen.

Das Konzept der neuen britischen Eisenbahnpolitik geht davon aus, daß bestimmte Bereiche der Bahn wesensfremd sind und daher unter den heutigen Marktverhältnissen, die einen inner-

tarifarischen Ausgleich nur noch sehr bedingt gestatten, aufgegeben werden müssen. Statt nach einer Zurückdämmung des Straßenverkehrs zu rufen, ist man bereit, auf den Hauptverkehrsverbindungen den Wettbewerb mit ihm aufzunehmen und hofft hierbei sogar, beträchtlichen Verkehr zurückzugewinnen.

Der Bericht hat heftige Reaktionen in der britischen Öffentlichkeit ausgelöst. So sträuben sich z. B. die Gemeinden, weil sie hierin eine Benachteiligung sehen, gegen das Schließen der auf ihrem Gebiet gelegenen Bahnhöfe. Die Gewerkschaften stehen, wenn auch aus anderen Gründen, den Einschränkungen ebenfalls ablehnend gegenüber. Trotzdem ist zu erwarten, daß unter dem Zwang der Verkehrsverhältnisse nach und nach große Teile des Programmes in die Wirklichkeit umgesetzt werden.

Zur Entwicklung des Nominal- und Reallohns in der Sowjetunion

Während die Reallohnentwicklung in sowjetamtlichen Statistiken seit 1940 — wenn auch nur für einige Jahre — veröffentlicht wird, gestatten die sowjetischen statistischen Unterlagen keinen unmittelbaren Einblick in die Nominallohnentwicklung; vor allem weisen sie die Höhe des durchschnittlichen Nominallohnes nicht aus. Der nachstehende Bericht gibt die wichtigsten Ergebnisse einer Untersuchung auch über das Nominallohnniveau, seine Struktur und die Veränderungen im Zeitablauf in gekürzter Form wieder. Eine ausführlichere Darstellung wird in einem der nächsten Vierteljahrshefte zur Wirtschaftsforschung veröffentlicht werden.

Die sowjetische Wirtschaftswissenschaft unterscheidet nicht zwischen den Begriffen Lohn und Gehalt, beide werden zusammenfassend als Arbeitsverdienst bezeichnet. Neben diesem Arbeitsverdienst hat in der Sowjetunion nur noch das Einkommen der Kolchosbauern aus ihrer Kolhostätigkeit und aus den Verkäufen ihrer eigenen Erzeugnisse an den Staat oder an die Bevölkerung eine volkswirtschaftliche Bedeutung. Die Einkommen aus selbständiger Tätigkeit und aus Vermögen spielen in der Sowjetunion nur eine geringe Rolle.

Die Höhe der Löhne und Gehälter wird in der Sowjetunion weitgehend vom Staat festgesetzt. Diese behördliche Regulierung der Arbeitsverdienste, die sich auf die gesamte Volkswirtschaft — mit Ausnahme der Kolchosen — erstreckt, erfolgt auf zwei Wegen: Einmal beeinflusst der Sowjetstaat die Höhe des individuellen Arbeitsverdienstes über das Tarifsysteem, zum anderen bestimmt er die Höhe des gesamten „Lohnfonds“, d. h. die Summe der in einer Periode auszuzahlenden Löhne, Gehälter und Prämien. Die Kolchosbauern, deren Einkommen von diesem Lenkungssystem ausgenommen sind, erhalten keinen festen Lohn. Ihr Einkommen ergibt sich aus dem verteilten Gewinn und den verteilten Deputaten des Kolchos, dessen Mitglieder sie sind. Dazu kommen die individuell erzielten Erlöse aus dem freien

Verkauf von Erzeugnissen des sog. Hoflandes. Der Staat wirkt dabei auf die Höhe der Kolchosbauerneinkommen insbesondere durch die von ihm dekretierte Ablieferungspflicht für landwirtschaftliche Erzeugnisse und über die Preis- und Steuerpolitik ein.

Der durchschnittliche Nominallohn ...

Über die Höhe und zeitliche Entwicklung des durchschnittlichen Nominallohns seit 1940 sind spärliche Angaben nur in der sowjetischen Fachliteratur zu finden; es gibt nach 1940 keine amtlichen statistischen Veröffentlichungen über diese volkswirtschaftliche Größe. Bekannt ist lediglich,

Die Entwicklung des jährlichen Nominal- und Reallohnes in der Sowjetunion nach 1940 für alle Arbeitnehmer¹⁾

	1940	1950	1955	1958	1960	1961
Nominallohn in Rubel	397	.	767	853	922	960
1940 = 100	100	.	193	215	232	242
Reallohn 1940 = 100	100	125	172	195	213	218

¹⁾ Ohne Kolchosbeschäftigte.

Quellen: Narodnoje chosajstwo w 1958 godu, S. 100, 659; 1959, S. 84; 1960, S. 160; 1961, S. 601; — S. M. Schwarz: Arbeiterklasse und Arbeitspolitik in der Sowjet-Union, Hamburg, 1953, S. 182; — A. G. Aganbegjan, W. F. Majer: Sarabotnaja plata w SSSR, Moskau, 1959, S. 53; — S. Figurnow: Osnownye formy powyschenija realnoj sarabotnoj platy w SSSR. In: Sozialistitscheskij trud, Nr. 5, 1959, S. 52; — Iswestija vom 24.1.1962, S. 3.

daß der Gesamtlohnfonds im Jahre 1940 rd. 12,37 Mrd. Rubel¹⁾ (zum Vergleich mit späteren Jahren werden hier alle Werte in neuen Rubeln angegeben) ausmachte. Ausgehend von dieser Größe kann an Hand verschiedener, in die sowjetische Fachliteratur eingestreuter Hinweise die Höhe des durchschnittlichen Arbeitsverdienstes und seine Entwicklung seit 1940 in groben Zügen wie folgt rekonstruiert werden:

Der nominale Jahreslohn je Arbeitnehmer, der 1940 rund 397 Rubel ausmachte, hatte sich bis zum Jahre 1955 auf 767 Rubel erhöht, also fast verdoppelt. Bei einer jährlichen Zuwachsrate von etwa 3,5 vH in den Jahren 1955 bis 1958 und von 4 vH zwischen 1958 und 1961 ist der durchschnittliche Nominallohn im Jahre 1961 auf rd. 960 Rubel gestiegen und war somit fast zweieinhalbmal so hoch wie 1940. Nach dieser Berechnung verdiente der sowjetische Arbeitnehmer 1961 monatlich etwa 80 Rubel; bei einer Verbraucher-Kaufkraftparität von 1 Rubel = 3,50 DM entsprach dieser Monatsverdienst einem Betrag von 280 DM.

... und seine Differenzierung

In der Sowjetunion bezieht das sog. leitende und ingenieur-technische Personal die höchsten Gehälter; zu dieser Gruppe gehören die technischen und anderen Fachkräfte in gehobenen Positionen, die nach der in der Bundesrepublik üblichen Terminologie zu den höheren und leitenden Angestellten zählen würden. In der Lohnskala folgt dann die große Gruppe der Arbeiter und schließlich — als Gruppe mit dem niedrigsten durchschnittlichen Verdienst —, die der sonstigen Angestellten, in der Sowjetunion einfach „Angestellte“ genannt. Im Jahre 1935 war der Unterschied zwischen dem an der Spitze des Lohnskala stehenden Durchschnittsgehalt des leitenden

Die Lohnstruktur in der Sowjetunion für alle Arbeitnehmer¹⁾
in vH

Berufsgruppe	1935	1940	1950	1955
Arbeiter	100	100	100	100
Leitendes und ing.-techn. Personal	236	210	175	165
Angestellte	126	109	93	88

¹⁾ Ohne Kolchosbeschäftigte.
Quelle: A.G. Aganbegjan, W.F. Majer: Sarabotnaja plata w SSSR, Moskau, 1959, S. 202.

und ingenieur-technischen Personals mit 236 vH und dem mit 100 vH als Vergleichsbasis angesetzten Durchschnittslohn der Arbeiter noch sehr hoch. In den darauf folgenden Jahren haben sich diese Lohnsätze deutlich nivelliert. Das Durchschnittsgehalt der Angestellten nahm im Jahre 1935 noch den zweiten Rang hinter dem des leitenden und ingenieur-technischen Personals ein — es lag in diesem Jahr um 26 vH über dem Lohn-

¹⁾ Vgl. S. M. Schwarz: „Arbeiterklasse und Arbeitspolitik in der Sowjetunion“, Hamburg, 1953, S. 182.

niveau der Arbeiter. Im Jahre 1950 war es auf den untersten Rang in der Lohnskala gerückt. In den folgenden Jahren ging die Nivellierung weiter: 1955 lag das Durchschnittsgehalt des leitenden und ingenieur-technischen Personals nur noch um 65 vH über dem der Arbeiter, und das Durchschnittsgehalt der Angestellten war bereits auf 88 vH des Arbeiterdurchschnittslohns gesunken.

Über die Löhne und das Einkommen der Kolchosbauern ist zu wenig bekannt, als daß Berechnungen an Hand von Hinweisen aus der sowjetischen Literatur oder Presse zu sinnvollen Ergebnissen führen könnten. Grobe Schätzungen der Einkünfte, die die Kolchosbauern aus dem freien Verkauf der auf ihrem Hofland erzeugten landwirtschaftlichen Produkte auf dem Kolchosmarkt erzielten sowie der Einkünfte aus der Kolhostätigkeit, lassen jedoch den Schluß zu, daß das Durchschnittseinkommen der Kolchosbauern höchstens halb so hoch ist wie die Durchschnittsverdienste in den übrigen Bereichen der Volkswirtschaft²⁾.

Der Reallohn

Die amtliche sowjetische Statistik berücksichtigt bei der Berechnung des Reallohns nicht nur die Preise für die Lebenshaltung, sondern auch Tatbestände und Größen wie beispielsweise die „Abschaffung der Arbeitslosigkeit“, die Dauer der Arbeitszeit und des Erholungsurlaubes, sämtliche sozialen und kulturellen Leistungen des Staates u. a. m.³⁾

Der nach sowjetischer Methode für sämtliche Arbeitnehmer (ausgenommen die Kolchosbeschäftigten) berechnete sowjetische Reallohn hat sich von 1940 bis 1960 mehr als verdoppelt; im Jahre 1950 war er dagegen nur um 25 vH höher als im Jahre 1940. In den Kriegs- und ersten Nachkriegsjahren dürfte der Reallohn niedriger gewesen sein als im Basisjahr 1940. Die Tatsache, daß der Reallohn 1961 gegenüber 1960 unverändert geblieben ist, obwohl sich der Nominallohn um etwa 4 vH erhöht hat, kann wohl nicht allein auf die gleichzeitige Steigerung der Kolchosmarktpreise um durchschnittlich 5 vH⁴⁾ zurückgeführt werden; jedoch sind weitere Ursachen für dieses Stagnieren des Reallohnes nicht bekannt geworden.

Der Reallohn der Kolchosbauern war im Jahre 1961 rund zweieinhalbmal so hoch wie 1940. Die Zunahme war nicht unbeträchtlich stärker als in den übrigen Bereichen der sowjetischen Volkswirtschaft. Besonders groß war der Anstieg in den Jahren 1952 bis 1958. In dieser Zeit nahm das Realeinkommen der Kolchosbauern nach sowjeti-

²⁾ Vgl. R. P. Rochlin: „Agrarpolitik und Agrarverfassung der Sowjetunion“. Sonderhefte des DIW, Neue Folge, Nr. 54, Berlin, 1960, S. 35.

³⁾ Es ist nicht bekannt, mit welchen Gewichten diese einzelnen Fakten und Größen in die Reallohnermittlung eingehen; auch ist die Frage offen, ob und in welcher Weise sich der Berechnungsmodus im Laufe der Jahre verändert hat, so daß Zeitvergleiche erschwert werden

⁴⁾ Vgl. Narodnoje chosajstwo SSSR w 1961 godu, S. 664 · 666.

**Die Entwicklung des Realeinkommens der Kolchosbauern
seit 1940
in vH**

	1940	1952	1958	1960	1961
Realeinkommen der Kolchosbauern 1940 = 100	100	137	230	237	249
<i>Quellen:</i> Narodnoje chosjajstwo w 1958 godu. S. 100; 1960, S. 160; 1961, S. 601.					

schen Angaben um 68 vH zu. Diese deutliche Verbesserung der Einkommensverhältnisse der Kolchosbauern ist auf die Neuorientierung der sowjetischen Agrarpolitik seit dem Tode Stalins im Jahre 1953 zurückzuführen. Es wurden nicht nur die Aufkaufpreise für landwirtschaftliche Erzeugnisse erhöht, wodurch sich die finanzielle Lage der Kolchosen verbesserte und die Löhne der Kolchosbauern sowie die Gewinnausschüttungen gesteigert werden konnten, sondern es wurden auch die Pflichtablieferungskontingente und die Steuern sowohl für die Kolchosen als auch für die Kolchosbauern gesenkt bzw. zum Teil ganz abgeschafft.

Zusammenfassung

In ihren Grundzügen ist die Lohnentwicklung in der Sowjetunion den Tendenzen vergleichbar, die auch in anderen sich rasch entwickelnden Ländern zu beobachten sind. Weder die Verdoppelung des Reallohns in 21 Jahren — jahresdurchschnittliche Wachstumsrate 3,7 vH — noch die deutliche Nivellierung der Arbeiter- und Angestellteneinkommen, noch das Aufholen der Landwirtschaft bei nach wie vor großem Rückstand im Einkommensniveau sind Erscheinungen, die allein die sowjetische Entwicklung charakterisieren.

Auch die Tatsache, daß die sowjetische Berechnungsmethode des Reallohns wegen der Einbeziehung von exakt nicht meßbaren Faktoren nur mit Vorbehalten akzeptiert werden kann, ändert nichts daran, daß diese Merkmale typisch sind für den Übergang von einem armen zu einem reichen Land⁵⁾.

⁵⁾ Vgl. L. J. Zimmerman: „Arme und reiche Länder, Köln, 1960, S. 92.

Herausgeber: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, 1 Berlin 33, Königin-Luise-Str. 5 u. 53 Bonn, Koblenzer Str. 170
Präsident: Prof. Dr. Dr. h. c. Ferdinand Friedensburg. *Abteilungsleiterkollegium:* Dr. Gerhard Abeken, Dr. Klaus Dieter Arndt, Dr. Dieter Hiß, Dr. Ingeborg Köhler-Rieckenberg, Dr. Rolf Krengel, Dr. Herbert Martell, Dr. Horst Seidler, Prof. Dr. Joachim Tiburtius.
Schriftleitung: Dr. Horst Seidler; mit d. Vertretung beauftragt: Klaus Henkner, 1 Berlin 33, Königin-Luise-Str. 5. Verlag: Duncker & Humblot, 1 Berlin 41, Dietrich-Schäfer-Weg 9. Druck: Buch- und Kunstdruckerei Gustav Ahrens, 1 Berlin 65, Friedrich-Krause-Ufer 24. Alle Rechte vorbehalten. Printed in Germany. Bezugspreis für den Jahrgang DM 32,—, halbjährlich DM 17,—, vierteljährlich DM 9,—.

