

SOWJETZONE

ZUR WIRTSCHAFTSLAGE DER SOWJETZONE AN DER JAHRESWENDE 1966/67

Der amtliche Bericht über die Planerfüllung 1966 zeigt erneut deutlich, mit welchen Schwierigkeiten eine langfristige Planung zu rechnen hat. Am grünen Tisch läßt sich wohl für einen Zeitraum von fünf Jahren die Entwicklung einer Volkswirtschaft in all ihren Bereichen aufeinander abgestimmt festlegen, um schließlich zu einer bestimmten Struktur des wirtschaftlichen Zusammenwirkens zu gelangen. Wenn aber in den einzelnen Jahren das vorgegebene Gleichgewicht zwischen den Aufkommens- und Verwendungsbereichen gestört wird, dann bleibt nur die Senkung der Planforderungen übrig; denn es ist so gut wie unmöglich, Verzögerungen oder gar Fehlentwicklungen durch spätere Temposteigerung in demselben Bereich wieder auszugleichen. Solche Strukturverzerrungen im Planablauf werden noch verstärkt, wenn einzelne Wirtschaftszweige den Planungsrahmen sprengen und in der Entwicklung vorprellen. Das komplizierte Räderwerk kommt in Unordnung, wenn einzelne Räder zu schnell und andere zu langsam laufen. Oberplanbestände, gehortete Materialien, unausgenutzte Kapazitäten und Reibungsverluste kennzeichnen die Situation.

Das Nationaleinkommen sollte 1966 um 5,2 vH steigen; erreicht wurden nur 4,5 vH, womit der Zuwachs hinter dem des Vorjahres zurückblieb. Unter dem Nationaleinkommen wird dabei die individuelle und die gesellschaftliche Konsumtion, die Vermehrung der Umlaufmittel und Reserven und die Neuinvestition verstanden. Die Investitionen sind das Element des wirtschaftlichen Fortschritts. Gegenüber der Stagnation im Jahre 1965 ist der angegebene Investitionszuwachs für 1966 mit 7 vH eine sehr beachtliche Verbesserung, aber die Plankommission hatte mit einer Zunahme von 11 vH gerechnet. Hierbei ist das Verhältnis von Bau- zu Anlage- und Ausrüstungsinvestitionen bedeutsam. Die Bauproduktion wuchs 1965 um 7 vH, sollte 1966 auf 5,1 vH Steigerung kommen und erreichte nur 3 vH.

Die industrielle Warenproduktion stieg zwar nicht in dem Ausmaß wie 1965 (+ 7 vH), aber sie lag mit 6,5 vH höher als im Vorjahr und damit auch über dem Planansatz von + 6,1 vH. Dem privaten Konsum an Industrieerzeugnissen ist dies jedoch nicht zugute gekommen. Der Einzelhandelsumsatz an Industriewaren sollte um 1250 Mill. DM zunehmen. Realisiert wurden davon jedoch lediglich 68 vH. Nutznießer der überplanmä-

ßigen Industriewarenenerzeugung dürften der Export, der industrielle Eigenverbrauch und die Lagerhaltung gewesen sein.

Der Anteil der Industriewaren am Einzelhandelsumsatz ist seit vielen Jahren zu niedrig für ein doch immerhin hochentwickeltes Industriegebiet. Dieses Mißverhältnis hat sich 1966 weiter verstärkt; denn der mit 750 Mill. DM geplante Umsatz-Zuwachs an Nahrungsgütern ist mit 1260 Mill. DM Zuwachs stark übertroffen worden. Diese erfreuliche Verbesserung der Versorgung mit Lebensmitteln ist auf die Dauer kein Ersatz für die fehlenden industriellen Konsumgüter. Die Steigerung des gesamten Einzelhandelsumsatzes um 2,1 Md. DM lag daher auch unter der Zunahme der privaten Kaufkraft, die 2,7 Md. D-Mark betragen haben soll¹⁾.

Im Februarheft 1966 dieser Zeitschrift (S. 111) konnte anhand einer auf offiziellen Angaben basierenden Aufstellung gezeigt werden, daß der Zuwachs des Nationaleinkommens im Verhältnis zu den jeweiligen Investitionen von 1951 bis 1964 sehr stark gesunken war. Bei dieser Entwicklung scheint die Talsohle überwunden zu sein; für die Jahre 1965 und 1966 verbesserte sich dies Verhältnis auf 17,6 vH (1961—1964 nur 16,2 vH).

Der amtliche Bericht hebt hervor, daß die Industrieproduktion 1966 kontinuierlicher verlaufen sei als im Vorjahr. Die Rationalisierung hält aber noch immer nicht Schritt mit den technischen Erfordernissen. Die metallverarbeitende Industrie weise Rückstände auf und habe nicht alle vertraglichen Verpflichtungen erfüllt. Der geplante Produktionszuwachs von 8,6 vH ist nicht erreicht worden. Hohe Ausschußkosten, unwirtschaftlicher Materialeinsatz in Verbindung mit ungenügender Selbstkostensenkung sowie Mängel bei der technischen Kooperation werden offiziell der metallverarbeitenden Industrie angekreidet. Außerdem habe sie ihre planwidrigen Bestände an Verarbeitungsmaterial weiter erhöht.

Schon im Herbst 1966 hatte der Bericht des Politbüros der SED auf ernste Mängel im Investitionsbereich hingewiesen. Bis zum Jahresende konnte hier nur wenig geändert werden. Der für 1967 mit 9 vH geplante Investitionszuwachs wird wiederum sehr schwer zu verwirklichen sein. Besonderer Kritik unterlagen die Ministerien für Grundstoffindustrie, Schwermaschinen- und Anlagenbau sowie Verarbeitungsmaschinen und Fahrzeugbau mit ihren Investitionsvorhaben. Die Rückstände bei den fertigzustellenden Kapazitäten seien erheblich. „Bei einer Reihe von Vorhaben werden durch Mängel in der Vorbereitung und Bilanzierung sowie durch Mißstände auf den Baustellen steigende Planrückstände

1) Die hier verarbeiteten Zahlen sind dem Neuen Deutschland vom 17. 12. 1965 und vom 19. 1. 1967 entnommen.

und Kostenerhöhungen verursacht. Es gibt wichtige Anlagen, wo mehr als zwei Jahre vergehen, bis die projektierte Leistung erreicht wird²⁾." Die Ergebnisse des technischen Fortschritts würden mit zeitlicher Verzögerung und nicht konsequent genutzt. Überalterte Anlagen blieben zu lange in Betrieb, und die vorhandenen modernen Maschinen seien nicht so ausgenutzt wie in Westdeutschland³⁾.

Freundlichere Kommentare galten der verbesserten landwirtschaftlichen Erzeugung. Der Hektarertrag bei Zuckerrüben soll 1966 erstmalig den Stand der Jahre 1934/38 übertroffen haben. Die westdeutsche Landwirtschaft hatte dies schon 1950 geschafft. Auch die Hektarerträge an Kartoffeln können sich endlich wieder sehen lassen, wenn sie auch die Rekordhöhe des Jahres 1960 noch nicht wieder erreichen. Der Hektarertrag an Getreide kann sich mit dem westdeutschen nicht messen, und besonders auffällig ist der Abstand in der Milchleistung je Kuh, wo erstmalig 1966 die „Schallgrenze“ von 3000 kg je Kuh und Jahr knapp übertroffen wurde, womit die Zone um über zehn Jahre hinter der westdeutschen Entwicklung zurückgeblieben ist. Immerhin war die Steigerung der gesamten Milcherzeugung mit 6,5 vH deutlich stärker als im Plan mit 4,9 vH.

Verkehrs- und Transportprobleme

Seit Jahren sind die Angaben in den amtlichen Berichten zum Transportwesen sehr knapp. Der Gütertransport sollte 1966 um 6,1 vH wachsen. Die tatsächliche Steigerung hat nur 2 vH betragen. Diesen Rückstand hat in erster Linie die Deutsche Reichsbahn zu vertreten. Sie habe keinen exakten Überblick über den Bestand an Behältern und Paletten; im Stückgutverkehr würden die Transportgefäße nicht ausgenutzt, obwohl es einer Reihe von Reichsbahndirektionen an diesen Gefäßen fehle.

Kritisiert wurden auch die Verkehrsbenutzer. Sie hätten die Güterwagen der Reichsbahn nicht schnell genug beladen und entladen. Nach Tonnenkilometern gemessen befördert die Reichsbahn 80 vH aller Transportgüter. Hier kommt es also ganz besonders auf einen schnellen Wagenlauf an. Amtlicherseits wird immer wieder auf das Hauptproblem hingewiesen, alle Verkehrsträger zu koordinieren. Das Fehlen ökonomischer Preise und Tarife mit den ihnen innewohnenden Auslese- und Steuerungsfunktionen führt sehr oft zu Fehlleitungen. „In der letzten Zeit zeichnet sich hinsichtlich der Durchführung der Optimierungsaufgaben eine rückläufige Tendenz ab⁴⁾.“

Wir kennen die Diskussion um die Stilllegung von Bundesbahnstrecken. Die Reichsbahn verfüge über ein überdimensioniertes Schienennetz; rund 85 vH der Transportlei-

stungen beanspruchten nur 40 vH des Streckennetzes, dessen restliche 60 vH lediglich für 15 vH des Transports benötigt würden. Im Juli 1966 hat die Reichsbahn einen Bestand von 130 000 Flach- und Boxpaletten, 50 000 stapelbaren Klein- und Rollbehältern und von 2000 Großbehältern besessen.

Im gesamten Verkehrswesen seien etwa 500 000 Beschäftigte tätig. Sie nutzen 21 vH der Anlagewerte der Volkswirtschaft. Das Verkehrswesen soll 30 vH des gesamten Verbrauches an Kohle, 43 vH an Treibstoffen, 16 vH an Stahl und 13 vH an Baumaterialien beanspruchen. „Rund 84 vH der Eisenbahntransporte werden bei uns noch immer mit dem unwirtschaftlichen Dampflokbetrieb, der jährlich allein acht bis neun Mill. t Kohle benötigt, bewältigt, während ausländische Eisenbahnverwaltungen bereits vor Jahren die Umstellung auf moderne Traktionsarten abschließen bzw. stark voranbringen konnten. Hinzu kommt, daß das hohe Durchschnittsalter unserer Dampflokomotiven von 35 Jahren sowie der im Durchschnitt 30 Jahre alte Güterwagenpark und das veraltete Streckennetz einen hohen Reparaturaufwand verursachen⁵⁾.“ Ende 1966 wurde die letzte zu elektrifizierende Strecke Reichenbach—Dresden in Betrieb genommen. Die Elektrifizierung wird nicht weitergeführt, obwohl die stärkste Diesellok nicht die Lasten ziehen kann, die eine Elektrolok schafft. Trotz der Eigenproduktion an Dieselloks mußten sowjetische Dieselloks importiert werden, die dazu noch erheblich teurer waren.

Offensichtlich wurde der Ehrgeiz und der Sinn aller Anstrengungen darin gesehen, als internationales Eisenbahn-Transitland Anerkennung zu finden. An die Stelle Berlins als Drehscheibe des Eisenbahngüterverkehrs ist Seddin getreten. Über 16 TĒEM-Verbindungen führen über das Streckennetz der Reichsbahn, das durch die Überseefähren von Warnemünde nach Dänemark und von Saßnitz nach Schweden den skandinavischen Raum mit dem südlichen und östlichen Europa schnell verbindet. In Seddin reguliert ein modernes maschinelles Verteilersystem kostenlos für die Benutzer die Transportwege⁶⁾.

Das Zusammenwirken von Eisenbahn und Kraftverkehr soll 1966 stark verbessert worden sein. An 300 Bahnhöfen konnte der Umschlag von Bahn auf Lkw eingestellt werden, weil 215 zentral gelegene Knotenbahnhöfe diese Umschlagsleistung durch bessere Mechanisierung mit übernahmen. Auch der Kraftverkehr leidet unter den bei der Reichsbahn festgestellten Mängeln im Behälterverkehr. Die

2) Neues Deutschland vom 18. 9. 1966.

3) Deutsche Finanzwirtschaft Nr. 19/1966.

4) Die Wirtschaft Tom 14. 7. 1966.

5) Neues Deutschland vom 18. 9. 1966.

6) Neues Deutschland vom 11. 6. 1966.

Kraftfahrer hantierten rücksichtslos mit den Transportgefäßen. „Ursache dafür ist vor allem die Tatsache, daß für die Kraftverkehrsbetriebe kein ökonomischer Zwang wirkt, rationell mit den Behältern und Paletten zu arbeiten⁷⁾.“

Schonungslos hat Dr. Mittag in einem Bericht des Politbüros der SED auf Grundprobleme des Güterkraftverkehrs hingewiesen, der in seiner Funktionsfähigkeit weit hinter dem westdeutschen Standard zurückgeblieben ist. 22 vH aller Lkw stammen aus der Zeit vor 1945⁸⁾, 40 vH sind älter als zehn Jahre, und nur der Rest ist einigermaßen modern. „Infolge unzureichender Kapazität für die Eigenproduktion von Lkw mußten in den vergangenen zwanzig Jahren etwa 60 bis 70 unterschiedliche Lkw-Typen dem Fahrzeugbestand zugeführt werden⁹⁾.“

Privater Konsum

Der private Konsum wird auch im Verkehrswesen benachteiligt. Die Reichsbahn stellt jährlich 3 Millionen Güterzüge und 2,4 Millionen Reisezüge. Zehn Prozent aller heute noch fahrenden Pkw stammen aus der Vorkriegszeit. Dieser Zug zur Einfachheit kennzeichnet auch das übrige Verbrauchsniveau. Die Grundnahrungsmittel sind nach wie vor billiger als in der Bundesrepublik. Die sonstigen Nahrungs- und vor allem Genußmittel sowie die industriellen Konsumgüter haben durchweg, und teilweise erheblich, höhere Preise als bei uns. Die neueste Attraktion Ostberlins ist ein Geschäft des staatlichen Einzelhandels, in dem westliche Waren verkauft werden zu Preisen, die in DM/O bis zu zehnmal so hoch liegen wie die entsprechenden DM/W-Preise in Westberlin. Allerdings erfährt der interessierte Kunde die Preise erst auf ausdrückliches Befragen, denn die Waren selbst tragen keine Preisauszeichnungen. Offensichtlich gehört diese Verkaufskultur zum Charakter der Prachtstraße Unter den Linden, wo sich dieses Geschäft befindet.

Genauso kümmerlich wie in den Vorjahren war die Weihnachtsgeldregelung 1966. Anspruchsberechtigt waren nur Arbeitnehmer mit einem Monatseinkommen bis zu 500 DM, in gewissen Sonderfällen bis zu 520 DM. Gezahlt wurden an alle Anspruchsberechtigten mit eigenem Haushalt 35 DM, an ledige Arbeitnehmer ohne Kinder und ohne eigenen Haushalt nur 25 DM, an Lehrlinge und Ober Schüler in beruflicher Ausbildung (im polytechnischen Unterricht) 10 DM und an Halbtagsbeschäftigte „mindestens“ 5 DM.

Die Auswirkungen der Industriepreisreform auf die Konsumgüterpreise werden zwar offiziell ständig bagatellisiert, aber wie weit kann man diesen Beteuerungen glauben? Schon im Sommer 1963 ließ Ulbricht die Katze aus dem Sack mit folgender Äußerung: „Auch

die Konsumgüterpreise unterliegen objektiven, ökonomischen Gesetzmäßigkeiten. Das bedeutet, daß Preismaßnahmen nicht vom guten oder schlechten Willen der Regierung oder von den Wünschen der Konsumenten abhängen. Deshalb widerspricht die Auffassung, daß in der sozialistischen Planwirtschaft die Konsumgüterpreise ohne Rücksicht auf die ökonomischen Bedingungen geregelt werden können, dem realen Leben. Es muß auch das Verhältnis von Angebot und Nachfrage berücksichtigt werden.“

Dreieinhalb Jahre später, im Dezember 1966, war er nicht mehr so offen und zog sich hinter Phrasen zurück. „Bekanntlich haben in der jüngeren Vergangenheit Betriebe verschiedener Eigentumsformen versucht, hohe Rentabilität nicht durch Senkung der Selbstkosten, sondern durch ungerechtfertigte Erhöhung der Preise zu Lasten der Gesellschaft bzw. zu Lasten der Käufer zu erreichen¹⁰⁾.“ Durch Fehler in der Arbeit der Regierungskommission für Preise bei der Preisregulierung für Konsumgüter sei die Gefahr hervorgerufen worden, das Vertrauen der Bevölkerung und insbesondere der Werktätigen in den Betrieben zum neuen ökonomischen System zu erschüttern.

Zu den Preisen, die in Bewegung geraten sind, gehören jetzt auch die bisher preisgestoppten Mieten. Es sei nicht vertretbar, daß neugebaute Wohnungen billiger seien als Altwohnungen. Die staatlichen Subventionen scheinen der SED-Führung hier am einfachsten abzubauen zu sein. 65 300 Wohnungen sind 1966 bezugsfertig geworden. Da ihre Durchschnittsgröße etwa 30 vH unter der westdeutschen Durchschnittsgröße liegt, ist die Wohnungsbauleistung noch geringer, als sie der Zahlenvergleich erscheinen läßt. „Die neuen Mietpreise enthalten nicht die Kosten, die der Staat aufwenden muß für den Ankauf von Grund und Boden, für die Erschließung des Baugeländes sowie für anfallende Zinsen aus Obligationen und Krediten¹¹⁾.“ Den Mietern rechnet der Staat vor, daß er noch immer 1,1 Md. DM an Subventionen zur Beibehaltung der Mietpreise im Jahre aufwendet.

Industriepreisreform, schärfere Kostenrechnung

Der Abbau der Subventionen bestimmt jetzt in der 3. Etappe der Industriepreisreform Denken und Handeln der SED-Wirtschaftsfunktionäre. Im Staatshaushalt von rund 70 Md. DM machten die Subventionen mit 13,5 Milliarden einen beträchtlichen Anteil aus. Auf 7,5 Milliarden sollen sie gesenkt

7) Die Wirtschaft vom 1. 12. 1966.

8) Die Wirtschaft vom 22. 12. 1966.

9) Neues Deutschland vom 18. 9. 1966.

10) Neues Deutschland vom 20. 12. 1966.

11) Neues Deutschland vom 18. 9. 1966.

werden. Der kürzlich aus Gesundheitsgründen zurückgetretene Finanzminister *Rumpf* wies darauf hin, daß die Preiskorrekturen Waren und Leistungen im Wert von 100 Md. DM und damit zwei Drittel der Gesamtproduktion der Industrie, der Bauwirtschaft und des Transportwesens erfassen. Der Aufwand von Material, Lohn und Abschreibungen soll dadurch deutlicher werden. Erhöhte Preise sollten einen starken Anreiz ausüben, Energie und Material sparsamer als bisher einzusetzen. Der spezifische Brennstoffverbrauch soll nach *Rumpf* schon 1965 gesunken sein. Der westliche Beobachter kann nur den Kopf schütteln, wenn ein Finanzminister die Binsenwahrheit rühmt: „Diese Erfahrungen lehren, daß die Preise eine ökonomische Kraft sind, die wir ausnutzen müssen, um schneller die Arbeitsproduktivität zu erhöhen und die Kosten zu senken¹²⁾.“

Das Übungsfeld für Subventionsabbau ist beachtlich in Ausmaß und Sortierung. Der Schnittholzverbrauch wird mit 50 vH subventioniert, der Einsatz an Papier mit 40 vH, feste Brennstoffe mit 50 vH, Wolle und Baumwolle mit 50 vH, Garne mit 33 vH, Baumaterialien für Baubetriebe mit 33 vH und die metallurgische Erzeugung für die Metallverarbeitung mit 55 vH. Die Subventionen für importierte Rohstoffe sollen auch beseitigt werden. Der Bauanteil bei Investitionen wird generell um 30 vH teurer werden, während Maschinen und Aggregate nur geringe Preiserhöhungen erfahren. So soll ein Anreiz ausgeübt werden, bestehende Betriebe eher mit moderneren Maschinen auszustatten, anstatt neue Betriebe zu bauen.

Auch die Gewinnkalkulation soll grundsätzlich umgestellt werden. Hierbei zeigt sich ganz besonders eindringlich, welche Folgen ein Wirtschaftssystem auf sich nehmen muß, in dem eine echte Konkurrenz mit dem vom Markt ausgeübten Zwang zur Kostensenkung fehlt. Bisher war der Gewinn ein Zuschlag zu den gesamten Selbstkosten. Je teurer die Produktion, desto höher der Gewinnzuschlag. Jetzt ist der Gewinn ein Prozentsatz der Verarbeitungskosten.

Wie das zu verstehen ist, regeln Anordnungen und Grundsätze, die am 17. Dezember 1966 im Gesetzblatt II veröffentlicht wurden. Die Kosten für Abschreibungen je Erzeugnis sind durch mehrschichtige Auslastung der Maschinen und Anlagen zu verringern. Bei Verwendung fehlerhafter oder nicht dimensionsgerechter Materials dürfen Mehrkosten nicht mitkalkuliert werden. Verarbeitet der Betrieb höherwertiges Material, als es der technologische Prozeß erfordert, kann er das nicht im Preis berücksichtigen.

Auch Nachbearbeitungskosten und Kosten aus unwirtschaftlichen Transportwegen oder aus nicht termingerechter Materiallieferung dürfen nicht mitkalkuliert werden. „Somit re-

gen die neuen Kalkulationsvorschriften die Betriebe ökonomisch dazu an, die Materialkosten zu senken¹³⁾.“ Auch Stillstands- und Wartezeiten sind für die Preisgestaltung tabu.

Man gewinnt den Eindruck, daß mit solchen Kalkulationsvorschriften ein Fetischismus sich ausbreitet, und die Betriebe nun gar nicht mehr anders können, als kostengerecht zu produzieren. Der einzelne Betrieb hat nicht den geringsten Einfluß auf die Materialversorgung, aber aus ihren zahlreichen Pannen entstehende Mehrkosten soll er nun selber verkraften, ohne daß ihm gesagt wird, wie er das bewerkstelligen kann. Die Betriebe werden nun nicht mehr doppelte, sondern drei- und vierfache Buchhaltung führen und noch mehr mogeln. Hier wird das Pferd vom Schwänze aufgezäumt. Solange nicht die Ursachen der Kostenbelastungen, also die systemimmanenten Fehler, beseitigt werden, kann man nicht, auch nicht durch noch so ausgeklügelte Vorschriften, die Kostenstruktur der Betriebe verbessern.

Die Folge der erhöhten Industriepreise ist ein starkes Ansteigen des Wertes des Materialeinsatzes und des Verschleißes an Maschinen und Anlagen. Dieser Anteil an den Gesamtselbstkosten lag bisher im Durchschnitt bei etwa 60 vH. Er wird nun auf 70 bis 75 vH ansteigen. Das soll zur besseren Maschinenauslastung und zum rationelleren Materialeinsatz zwingen. Wenn ein Betrieb seine Maschinen nicht mehr nur ein- oder zweischichtig fahren soll, sondern dreischichtig, dann braucht er nach Adam Riese dafür auch mehr Arbeitskräfte. Wer verschafft sie ihm? Auch hier zeigt sich, daß eine Anordnung allein eine tote Sache ist, solange nicht eine Basis für besseres Arbeiten besteht. Was soll die Klage darüber, daß der Produktionsmittelhandel als volkswirtschaftlicher Vorratshalter kein echtes Wirtschafts- und Handelsorgan sei, sondern primitiv administrativ verteilt? Das liegt doch an dem System. Wie soll im engen Korsett einer Zuteilungs- und Befehlswirtschaft Spielraum für echte Handelsfunktionen vorhanden sein?

Wenn im Durchschnitt der Anteil des Materialeinsatzes und des Anlagenverschleißes auf 70 bis 75 vH steigt, dann bedeutet das zugleich ein Absinken des Lohnkostenanteils auf 25 bis 30 vH. Damit fällt der Anreiz weg, oder er geht zumindest stark zurück, die Kostenlage dadurch zu verbessern, daß durch Rationalisierung Arbeitskräfte freigesetzt werden. Ihr Kostenanteil erscheint unterbewertet. „Der Einsatz von lebendiger Arbeit, beispielsweise für Transportzwecke, kann den Betrieb billiger kommen als eine mit Investitionen und damit Amortisationen, Produktionsfondsabgabe, Energiekosten usw. verbundene Mechanisierung¹⁴⁾.“

12) Neues Deutschland vom 18. 9. 1966.

13) Neues Deutschland vom 21. 1. 1967.

14) Neues Deutschland vom 12. 11. 1966.

Der in der betriebswirtschaftlichen Diskussion sich mit diesem Problem befassende hochgelahrte Professor stellt im *Neuen Deutschland* natürlich nicht die Frage, warum denn die Lohnkosten so unverhältnismäßig niedrig seien, so daß daraus sogar Fehlleitungen des Produktionsfaktors Arbeit entstünden. Er müßte dann ja zugeben, daß durch den praktisch von der SED erzwungenen Lohnstop die menschliche Arbeit ausgerechnet in dem sogenannten Arbeiterstaat auffallend unterbewertet ist. Er macht den kuriosen und nur aus seiner ideologischen Zwangslage erklärlichen Vorschlag, parallel zur Produktionsfondsabgabe eine Arbeitskraftfondsabgabe, also

eine Art „Negersteuer“, einzuführen, damit die Betriebe so gezwungen seien, auch mit der menschlichen Arbeitskraft so sorgsam umzugehen wie mit totem Material. Hier ergibt sich bei kritischer Analyse solcher Vorstellungen der paradoxe Zustand, daß dieser sozialistische Professor im sozialistischen Wirtschaftssystem eine Lösung vorschlägt, die den Arbeiter mit weiterhin unterbewerteten Löhnen benachteiligt, während er in einem marktwirtschaftlichen System mit absoluter Sicherheit den entgegengesetzten Vorschlag machen würde, nämlich die menschliche Arbeitsleistung gerecht, also durch höhere Löhne, zu bewerten.
Dr. Walter Meier