

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

Article — Digitized Version

Von der dienenden Funktion des Handelns

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv (HWWA) (Ed.) (1960) : Von der dienenden Funktion des Handelns, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 40, Iss. 1, pp. 12-

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/132907>

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.

bei einem sehr geringen Transitgeschäft fast nur dem nationalen Verkehr. Lediglich Marseille hatte für den Verkehr mit der Schweiz einen beschränkten Konkurrenzkampf mit Genua zu führen. Er betraf vorwiegend Erdölprodukte und Getreide. Die Frage verliert immer mehr an Bedeutung, weil das Erdöl bald mit Pipelines transportiert werden wird, während der Schweizer Getreideimport mehr und mehr über den Rhein erfolgt. Jedenfalls geschah nichts, um durch günstigere Eisenbahntarife Marseille gegen Genua zu unterstützen.

Antwerpen und Rotterdam bedrohen die nordfranzösischen Häfen erst nach der Verwirklichung des Gemeinsamen Marktes und nach Beseitigung der Zollschranken sowie nach Einführung von Direkttarifen auf den europäischen Eisenbahnlinien. Konkurrenzwierigkeiten hatte bisher lediglich der Hafen von Dünkirchen, der sein Problem jetzt organisch durch die großzügige Industrialisierung seines Hinterlandes löst. Dort wird bekanntlich ein bedeutendes Stahlwerk errichtet. Eine weitere Rückenbedeckung erhält Dünkirchen durch den Ausbau des Kanals Valenciennes—Dünkirchen, der den Einsatz von Frachtkähnen bis zu 1 350 t ermöglicht.

Keine Neigung für Stützstarife

Als der europäische Zusammenschluß begann, gab es in Frankreich nur wenige ausgesprochene Stützstarife, vorwiegend zugunsten ungünstig gelegener Kohlengruben und Stahlwerke, die durch die jüngste Wirtschaftsentwicklung benachteiligt wurden. Diese Tarife mußten den Bestimmungen des Montanunionvertrags weichen und sind jetzt entweder schon beseitigt oder werden in kurzer Frist zum Verschwinden gezwungen.

Im Gegensatz zu der Bundesrepublik wirft der Gemeinsame Markt für Sondertarife in Frankreich keine Probleme auf. Es ist auch nicht beabsichtigt, neue Stützstarife einzuführen. Forderungen des Hafens von Dünkirchen in dieser Richtung haben nur geringe Erfolgsaussichten.

Es ist bemerkenswert, daß niemand daran denkt, die Dezentralisierungspläne durch Sondertarife

zu fördern. Meistens ist die industrielle Streuung nicht verkehrsabhängig, schon aus dem einfachen Grunde, weil in dieser Beziehung Frankreich geographisch stark begünstigt ist und für neue Projekte auf die Verkehrsfrage kaum Rücksicht zu nehmen braucht. Nicht wenige seiner Notstandsgebiete befinden sich unweit der Küste.

Konkurrenz Schiene — Straße — Wasserweg

Das Problem der Sondertarife betrifft in Frankreich insofern ausschließlich den Konkurrenzkampf der Schiene gegen Straße und Wasserweg. Die Eisenbahn möchte so den einheitlichen Kilometerarif durch einen differenzierten Tarif je nach der Rentabilität der einzelnen Linien ersetzen. Auf elektrifizierten Strecken mit großer Leistungsfähigkeit, vorwiegend auf den Achsen Paris—Marseille, Paris

—Lille, Dünkirchen—Lothringen und Paris—Straßburg, kann die Eisenbahn viel günstigere Beförderungsbedingungen anbieten als auf kleineren Linien, deren Rentabilität zu wünschen übrig läßt. Werden ihr die differenzierten Tarife bewilligt, ist sie in der Lage, erfolgreich den Konkurrenzkampf von Straße und Wasser auf den großen Verbindungswegen aufzunehmen und gleichzeitig diese Konkurrenz wenigstens teilweise auf Nebenlinien, die von der Eisenbahn normalerweise aufgegeben werden müßten, zu drängen. Darüber hinaus würde es die Eisenbahn begrüßen, wenn sie individuelle Sondertarife mit großen Kunden vereinbaren dürfte. Es ist vorläufig nicht abzusehen, in welchem Ausmaße sich die französische Eisenbahn mit ihren verschiedenen Tarifwünschen wird durchsetzen können. (fr.)

Von der dienenden Funktion des Handelns

Von Zeit zu Zeit sollte man sich daran erinnern, daß alles Handeln auf Erden nur eine dienende Funktion hat. Es gibt keinen Selbstzweck: weder im Politischen, noch im Wirtschaftlichen oder im Kulturellen. Das Handeln hat dem Leben des Menschen zu dienen. Dieser Dienst am Leben des Menschen verlangt, daß alles Handeln von einer harmonischen Güte beseelt wird. Jede einseitige Zielsetzung, die nicht der Harmonie des Lebens untergeordnet ist, stört das Gleichgewicht, führt zu Verfall und Vernichtung. Leider hat sich die Kultur als berufener Träger der Harmonie immer mehr von den anderen Lebensbereichen emanzipiert. Nur in der Wiederbesinnung auf jene harmonische Güte können wir der fortschreitenden Zersetzung im Leben des einzelnen und der Gesellschaft Einhalt gebieten. Im Gedenken an Albert Schweitzer im Monat seines 85. Geburtstages sei es uns gestattet, an diese Wiederbesinnung zu mahnen, zumal wir mit diesem Monat ein Jahr beginnen, das uns viel Schweres bringen kann.

Wenn man sich auf Albert Schweitzer beruft, läuft man wenigstens keine Gefahr, eines eigennütigen Interesses oder einer gefährlichen Ideologie bezichtigt zu werden. Die Persönlichkeit Schweitzers ist so stark, daß sie über allen Verdächtigungen steht und von allen Gutwilligen anerkannt wird. Und alles, was die Stärke seiner Persönlichkeit ausmacht, ist die Verwirklichung jener harmonischen Güte. Aber besteht nicht die Gefahr, daß man ihn ehrt, um die eigene Gutwilligkeit zu bezeugen, auch wenn man sich gezwungen meint, anders handeln zu müssen? Was haben wir für Zerrbilder aus den Menschen gemacht: nur der augenblickliche Erfolg entscheidet, ob er nun durch das maximierte Gewinnstreben eines homo oeconomicus oder das maximierte Machtstreben eines homo politicus erreicht wird. Aber dieser Erfolg wird teuer erkauft: er verarmt unser Leben.

Das Handeln in harmonischer Güte bedeutet nicht kampflose Preisgabe. Albert Schweitzer ist ein harter Kämpfer. Man muß nur wissen, wofür man kämpft und wie man kämpft. Wir dürfen auch nicht die Verantwortung für die mörderische Selbstzerfleischung unseres gegenwärtigen Lebens nur den „Verantwortlichen in Wirtschaft und Politik“ zuschieben. Wir müssen auch im Handeln des Alltags jene harmonische Güte walten lassen, dann werden auch die „Verantwortlichen“ diese Norm respektieren müssen. Das ist kein übermenschliches Verlangen. Albert Schweitzer ist kein Heiliger, sondern nur ein Mensch. Ganz gleich, wo wir stehen, wir alle sollten uns wieder besinnen, daß Handeln nur eine Funktion des Lebens im Dienste der Menschlichkeit ist. (sk)