



DER ÜBERSEE-CLUB e.V.



PROFESSOR DR. HEINZ MARIA OEFTERING

Erster Präsident der Deutschen Bundesbahn

VORTRAG AM ÜBERSEETAG, 6. MAI 1970



Herr Präsident! Meine Damen, meine Herren!

Als ich vor etwa einem halben Jahr etwas leichtsinnig und unbedarft Ihnen, lieber Herr Stödter, zusagte, die Funktion des After-dinner-speakers beim diesjährigen Herrenessen des Übersee-Clubs zu übernehmen, da hatte ich mir das eigentlich reichlich einfach vorgestellt. Denn was liegt näher, als mit mehr oder weniger wohlgesetzten Worten nach einem so vortrefflichen Dinner für Speis' und Trank zu danken. Aber bei näherem Zusehen kamen mir da mancherlei Bedenken. Zunächst einmal: Ist es überhaupt noch hinreichend progressiv – ein Lieblingsmodewort unserer Zeit –, sich für ein so wohlgeratenes Dinner und die zugehörigen Getränke zu bedanken, wo doch eigentlich die Zwangsvorstellung von der schlanken Linie die Welt zu beherrschen scheint und der Tag mir nicht mehr fern scheint, wo nach einem netten Abendessen man der Gastgeberin die Hand küßt und ihr sagt: Wie reizend, gnädige Frau, daß es Ihnen gelungen ist, das Abendessen auf 345 Kalorien zu beschränken! – Es kommt noch ein weiteres Bedenken: Hier in diesem Saal sind die Chefs oder doch die Manager bedeutender und angesehener Unternehmen mit stattlichen und natürlich schwarzen Bilanzzahlen reichlich vertreten. Der Vorstandsvorsitzende der Bundesbahn muß dagegen unverändert rote Zahlen, die freilich gottlob in den letzten Jahren fühlbar kleiner wurden, in seiner Ertragsrechnung vorweisen.

Wie ich freilich auch über diese Diskrepanz ein wenig nachgedacht habe, habe ich doch auch ein wenig Trost gefunden. Auch die staatlichsten Werften und die angesehensten Reedereien sind ja doch, wie wir alle wissen, und zwar aus überzeugenden Gründen, vor allem zum Ausgleich einer sonst unerträglich verzerrten Wettbewerbssituation auf mancherlei Hilfen und Leistungen des Staates angewiesen und befinden sich damit – in aller Bescheidenheit sei es von mir gesagt – aus den gleichen Gründen in der gleichen Lage wie die Bundesbahn, die ebenfalls einer Hilfe des Bundes nicht entraten kann.

Und noch ein kleiner Gedanke. Wir leben in einer Welt, vorsichtig ausgedrückt, dynamischer Preisentwicklung. Was ich damit sagen will, ist jedem Kundigen klar: Nur die Bundesbahn als eine der ganz wenigen ist von hoher Hand gehindert, diese Preisdynamik, entsprechend auch ihrer Kostenentwicklung, voll und rechtzeitig mitzumachen. Mit anderen Worten: Wir konnten nur sehr spät und in einem nur sehr engen Rahmen unsere Frachten erhöhen, was sicherlich – das darf ich doch sagen – die Wirtschaftsergebnisse der Privatunternehmen nicht gerade ungünstig beeinflusst hat.

Ich habe mich schließlich auch gefragt, ob es denn ganz das Richtige ist, daß ausgerechnet ein schlichter Beamter auf Zeit, wie ich es bin, hier vor einem Kreis so vieler hochangesehener Unternehmer und Manager den Afterdinner-Speaker spielt. Schließlich geht ja in der Welt eine recht böse Definition des Beamten um. Nach dieser bösen Definition ist der Beamte ein Mann, der seine Krawatte in seine Schreibtischschublade klemmt, damit er beim Büroschlaf nicht vom Stuhl fällt.

Freilich gibt es da und dort doch offensichtlich auch Beamte, die aktiv sind und die vor allem in die Zukunft blicken, wie Ihnen vielleicht folgende kleine Geschichte aus meiner Heimatstadt München bestätigt. Dort ging eine reizende junge Dame durch den Englischen Garten. Ein Polizeibeamter spricht sie an: Sie, Fräulein, hier darfens fei net mit'm Kinderwagen rumlaufe! Sie sagt: Ja, aber mein Herr, wo habe ich denn meinen Kinderwagen? Worauf der Polizeibeamte gütig sagt: I sag's Eana ja bloß für die Zukunft!

Kein Wunder, daß bei der zitierten Definition der oder des Beamten bei mir gewisse Minderwertigkeitskomplexe aufgetreten sind. Von denen habe ich mich freilich heute morgen wieder befreien können, als ich die ungewöhnlich freundlichen Worte von Ihnen, Herr Bürgermeister Dr. Weichmann und von Herrn Professor Stödter, gerichtet an die Bundesbahn und deren Vorstandsvorsitzer, gehört habe. Dabei hat es mich verständlicherweise besonders beeindruckt und erfreut, daß der Herr Bürgermeister Dr. Weichmann sich als entschlossen erklärt hat, nicht nur wie in der Vergangenheit, sondern auch in der Zukunft – in einer zarten Anspielung auf meinen Namen – „öfter“ mit mir zu „ringen“. Es hat mich natürlich auch beeindruckt, daß er mich in Erinnerung an manches in der Tat fruchtbare Gespräch zwischen der Hansestadt Hamburg und dem Vorstand der Bundesbahn geradezu zu einem Fruchtbarkeitssymbol erhoben hat. Ich möchte annehmen, daß Sie, Herr Bürgermeister, bei der Wahl dieses so ungewöhnlich prägnanten Wortes, sich sicher in hohen poetischen Vorstellungen bewegt haben, weil ja jeder Versuch, dieses Wort aus der Sphäre der Poesie in die Sphäre der realistischen Betrachtungsweise zu überführen, zu empfindlichen Konsequenzen, Anspielungen und Mißdeutungen führen könnte. Zur Befreiung von meinen Minderwertigkeitskomplexen hat es natürlich auch beigetragen, daß Sie, lieber Herr Stödter, gegenüber den ständigen Klagen über zu hohe Eisenbahnfrachten einen sozusagen kameradschaftlichen Solidarisierungsakt unternommen und in Ihrer Reedereigenschaft darauf hingewiesen haben, daß offensichtlich Klagen über zu hohe Seefrachten ein eiserner Bestandteil auch Ihrer Kundengespräche zu sein scheinen.

Man hat mir, meine Dame und meine Herren, gesagt, daß es dem Afterdinner-Speaker des Herrenessens des Übersee-Clubs erlaubt sei, ein paar Worte auch zu den interessanten Sachfragen des Augenblicks hinsichtlich der Seeverkehrswirtschaft zu sagen, wobei er sich freilich einer äußersten Kürze zu befleißigen habe. Das letztere akzeptiere ich egoistischerweise besonders gern. Ich bin auch egoistisch genug, dabei ein wenig die Werbetrommel für die Bundesbahn mit zu rühren. Und da, glaube ich, ist es einmal an der Zeit, nachdem heute vormittag so sehr die Zusammenarbeit zwischen der Hafenbahn und der DB gerühmt worden ist, einmal

doch wenigstens zu erwähnen, welche besonderen, außerordentlichen und sozusagen ganz und gar im verborgenen blühenden, nach außen wenig bekannten, aber dabei nicht ganz billigen Leistungen die Bundesbahn Tag für Tag für die See- und Hafenvirtschaft Hamburgs erbringt, ohne Ihnen, Herr Bürgermeister, darüber bisher eine Rechnung ins Haus geschickt zu haben. Bei diesen Sonderleistungen handelt es sich nämlich etwa um folgendes: um die Tatsache, daß wir das Institut der Vorrangtransporte für den Hafen Hamburg bundesbahntern geschaffen haben, das heißt alle Wagen mit Seeausfuhrgut im Wege einer besonderen Vormeldung schon beim Abgang des Wagens im Binnenland an eine Dispositionsstelle bei der Güterabfertigung in Hamburg-Süd melden und damit einen kleinen Beitrag zur rechtzeitigen Sortierung der Wagen und zur Schnelligkeit des schnellen Hafens Hamburg leisten. Dazu gehört das sogenannte Sieb-Verfahren. Wir haben nämlich, um besonders einen stoßweisen Verkehr aufzufangen, Maßnahmen zur Aussortierung von Waggons getroffen, mit der Folge, daß solche Wagen, die für eine Schiffsbeladung nicht unmittelbar benötigt werden, auf dafür vorgesehenen Rangierbahnhöfen in oder um Hamburg standgeldfrei zurückgehalten werden, bis sich eine Schiffsverladungsmöglichkeit bietet. Das führt bei besonders starkem Zulauf dazu, daß sich ein Rückstau unserer Wagen bis Buchholz ergibt. Ohne dieses Siebverfahren, das für uns nicht ganz billig ist, würde beispielsweise zum Jahresendverkehr die Hamburger Hafensbahn keineswegs mehr in der Lage sein, ihre Aufgabe zu erfüllen. Wir betreiben weiter kostenlos und gratis die sogenannte Zulaufsteuerung. Das bedeutet, daß bereits bei der Wagengestellung im Binnenland auf die Schiffsabfahrten in Hamburg Rücksicht genommen wird. Der Verloader im Binnenland erhält nur dann einen Waggon für Seehafengüter, wenn diese unmittelbar zur entsprechenden Schiffsabfahrt transportiert werden können. Diese Art der Zulaufsteuerung wird durch gezielte Beförderungs- und Umschlagssteuerung ergänzt. Wir erwägen zur Zeit, dieses Verfahren noch weiter auszubauen.

Und nun das vierte und wichtigste. Es ist vielleicht bekannt, daß zur Zeit der großen Transportnachfrage die Güterwagen auch bei der Bundesbahn Mangelware geworden sind und wir sehr oft unseren Kunden im Binnenland die gewünschten Waggons nicht genau zu der Stunde zur Verfügung stellen können, wo sie benötigt werden. Hier in Hamburg gilt aber ein besonderer Grundsatz, der im Binnenland nicht gilt, und er lautet: Hier im Hafen geht Eigenbedarf vor der sonst gebotenen Abgabepflicht. Das ist ein außerordentlicher Vorteil für die rasche Bedienung des Hafens und eines der entscheidenden Elemente der Zusammenarbeit mit dem Hafen und den Hafenumschlagsbetrieben, und es ist jedem wirtschaftlich Denkenden klar, daß ein solcher Grundsatz sehr oft, je loyaler er durchgeführt wird, mit den eigenwirtschaftlichen Interessen der Bundesbahn kollidiert. Wir tun aber das Äußerste gerade auch in einem so wichtigen Punkt, um die Eigenschaft Hamburgs als besonders schneller Hafen unter allen Umständen zu gewährleisten.

Ich kann mir vorstellen, daß man von dem Vorstandsvorsitzer der Bundesbahn bei einer Gelegenheit wie heute vielleicht auch ein paar Worte zur Tarifpolitik, also zur Preispolitik der Bundesbahn, insbesondere zu den sogenannten Seehafen-Ausnahmetarifen, erwartet. Ich muß Ihnen offen sagen, daß ich mich schon etwas an der Bezeichnung dieser Tarife als „Seehafen-Ausnahmetarife“ stoße, denn diese Bezeichnung verleitet nur allzuleicht dazu, in diesen Tarifen eine Sondermaßnahme, etwa gar eine spezielle Begünstigungsmaßnahme, zugunsten der Nordseehäfen zu erblicken, wofür zugegebenermaßen manches aus der langen Geschichte dieser Tarife sprechen könnte. In Wirklichkeit aber – und das kann gar nicht deutlich genug gesagt werden – sind diese Tarife schon seit langem nichts anderes als reine Wettbewerbsstarife, die sich in Begründung, Systematik und Kalkulation in nichts von den zahlreichen anderen Ausnahmetarifen der Bundesbahn unterscheiden. Wir nehmen mit ihnen eindeutig und klar den Wettbewerb gegen andere Verkehrsträger und Verkehrswege auf, in erster Linie natürlich gegen die internationale Binnenschiffahrt von und nach den Beneluxhäfen. Unser Ziel ist, die umworbene Transporte auf die langen Strecken der Bundesbahn von und nach deutschen Seehäfen zu ziehen. Die betriebswirtschaftlich günstigen Verhältnisse rechtfertigen hier eine an der Konkurrenzsituation orientierte Preisgestaltung, und erfreulicherweise kann ich

hier feststellen, daß die eigenwirtschaftlich bedingte Unternehmenspolitik der Bundesbahn hier in jeder Hinsicht parallel zu den Lebensinteressen der deutschen Seehäfen verläuft.

Grund genug also für die deutsche Bundesbahn, diese Tarife auch in Zukunft gegen mancherlei Anfeindungen von der oder jener Seite mit Nägeln und Zähnen zu verteidigen. Von der Bezeichnung aber, von der ich zuvor gesprochen habe, daß sie ein wenig irreführend sein könnte, wollen wir herunter. Wir wollen mit Wirkung vom 1. Mai 1970 die Bezeichnung dieser Ausnahmetarife als Seehafen-Ausnahmetarife fallen lassen und nur noch allgemein von Ausnahmetarifen sprechen, die dann künftig bundesbahntintern auch für Computerzwecke mit einer dreistelligen Zahl bezeichnet werden sollen. Wir wollen also auch vom rein Äußeren und vom rein Formalen her auch nur den geringsten Anschein vermeiden, als ob hier etwas anstelle reiner Wettbewerbsüberlegungen irgendwelche künstlichen und dirigistischen Protektionsüberlegungen im Spiel wären.

Eine besondere Stellung, meine Damen und Herren, im Rahmen der für die Hafen- und Seeverkehrswirtschaft wichtigen Tarife der Bundesbahn nehmen gerade heute und künftig die Tarife ein, die sich mit der Beförderung von Containern befassen. Die Bedeutung dieser Frage ist uns allen heute vormittag mit einer unerhörten Eindringlichkeit bei der Besichtigung des Hamburger Container-Terminals und der für ihn bestehenden Ausbaupläne vor Augen geführt worden. Wir wissen, daß die bisherigen Tarife – besser gesagt: Preise – für die Beförderung von Überseecontainern national und international in verschiedenen Tarifwerken geregelt sind. Für den grenzüberschreitenden Verkehr besteht der sogenannte Intercontainertarif Nummer 9145, auf den die Eisenbahnen über die ihnen gehörende Gesellschaft Intercontainer gewisse Rabatte gewähren können. Für den Verkehr zu den Nordseehäfen, für den Binnenverkehr, steht derzeit die Wahl zwischen verschiedenen Tarifen offen. Hier können je nachdem, was für den Verloader die günstigste Preisstellung ergibt, die Anwendung des Regeltarifs, eines praktischen und allgemeinen Ausnahmetarifs, oder die Anwendung des allgemeinen nationalen Containertarifs Nummer 24c1 in Betracht kommen. Hier also die Wahl zwischen verschiedenen Tarifen, dort ein Einheitstarif, aufgelockert durch ein gewisses Rabattsystem.

Über die Höhe der im grenzüberschreitenden Verkehr einzuräumenden Rabatte ist es nach einer gewissen Anlaufzeit zwischen den beteiligten Eisenbahnen, besonders zwischen der Bundesbahn einerseits und den belgischen und den niederländischen Staatsbahnen andererseits zu empfindlichen Meinungsverschiedenheiten gekommen. Diese Meinungsverschiedenheiten haben hineingewirkt bis in den Ministerrat der Verkehrsminister in Brüssel. Sie haben auch die Herren Verkehrsminister in Hamburg und in Bremen lebhaft beschäftigt. Schließlich ist den Eisenbahnen aufgegeben worden, möglichst unter sich und unter Beachtung der bestehenden Wettbewerbsverhältnisse auf Schiene, Straße und Wasserstraße zu einer Einigung zu kommen. Diese Einigungsverhandlungen waren sehr schwierig, weil die verschiedensten Überlegungen und Interessen zu beachten waren. Heute kann ich Ihnen sagen, daß sich eine Einigung abzuzeichnen scheint und daß es Gegenstand dieser Einigung sein dürfte, daß der internationale Containertarif 9145 grundsätzlich aufrechterhalten wird, zu ihm aber ein begrenztes, differenziertes, vor allem aber durchsichtiges Rabattsystem entwickelt werden wird. Und es versteht sich nun für mich ganz von selbst, hier in aller Klarheit zu sagen, daß in engem Zusammenwirken der Nordseehäfen und der Deutschen Bundesbahn gewährleistet werden muß und gewährleistet werden wird, daß die Nordseehäfen im Rahmen der existierenden Wettbewerbsverhältnisse keine irgendwie zu Buch schlagenden Nachteile aus dieser etwaigen internationalen Einigung erleiden.

Schließlich darf ich bei dieser Gelegenheit noch erwähnen, daß wir das umfassende Projekt einer Zentralisierung der gesamten Güterzubereitung für den Raum Hamburg mit einer daraus sich ergebenden großen Beschleunigung und Rationalisierung der Abfertigung in wenigen Monaten in das Stadium der Verwirklichung überführen werden. Ich meine den Neubau eines Rangierbahnhofes bei Maschen, ein Projekt, das mehrere hundert von Millionen kosten und ein ganz entscheidender Faktor zur Verbesserung des umfassenden Bundesbahn-Services im Raum des Hafens Hamburg

sein wird. Wir hoffen, meine Damen und meine Herren, etwa im Monat Juli dieses Jahres die Eröffnung der Bauarbeiten feierlich mit unseren Gästen aus Hamburg und Niedersachsen begehen zu können.

Was ich Ihnen, meine Damen und meine Herren, über unsere hartnäckige Verteidigung der Ausnahmetarife zu den Seehäfen, über die sich abzeichnende Einigung in den Container-Beförderungspreisen und über den baldigen Beginn der Bauarbeiten am Rangierbahnhof in Maschen habe sagen dürfen, ist recht substantiell und bestens verbürgt. Als ein wenig unverbürgt möchte ich aber zum Schluß einen Hinweis in einer hamburgischen Zeitung betrachten, aus dem sich folgendes ergibt: Hamburg soll einmal einen außerordentlich berühmten Hafenslotsen mit dem schönen Namen Jens P. Feudel besessen haben. Dieser soll sein Handwerk so ausnehmend gut beherrscht haben, daß er unter Ausnutzung des starken Regens, der am 28. April 1899 niederging, den lateinamerikanischen Luxuspostdampfer „Costa Nova“, 727 Bruttoregister-tonnen, in die Schalterhalle des Hamburger Hauptbahnhofs zu lotsen vermochte, wo die Postsäcke auf schnellstem Weg in die Züge verladen werden konnten.

Ich danke Ihnen.

