

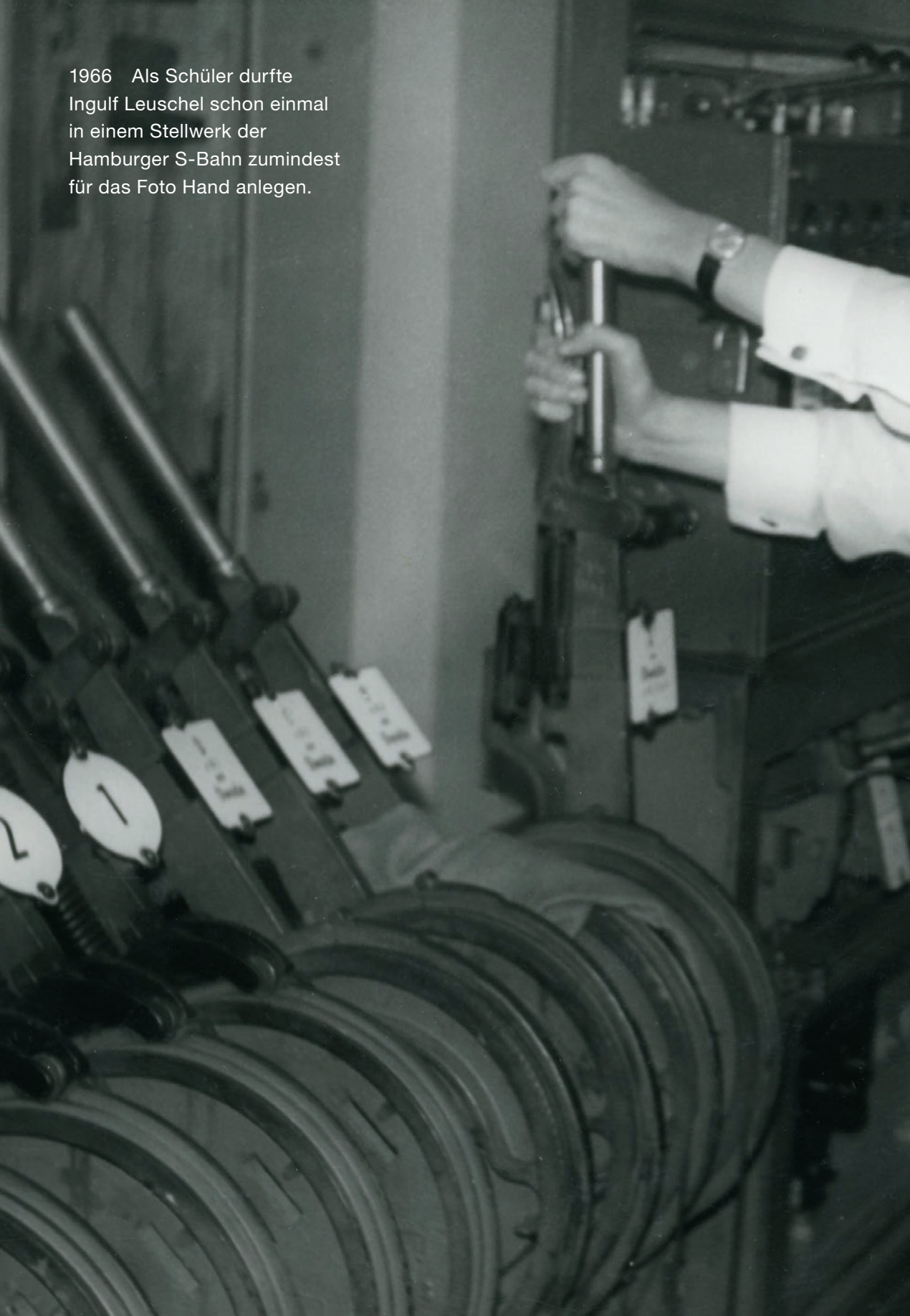
EBERHARD KRUMMHEUER

HALTEPUNKTE



50 DIENSTJAHRE BEI
DER DEUTSCHEN EISENBAHN –
GESCHICHTE UND GESCHICHTEN

1966 Als Schüler durfte
Ingulf Leuschel schon einmal
in einem Stellwerk der
Hamburger S-Bahn zumindest
für das Foto Hand anlegen.





HALTEPUNKTE

50 Dienstjahre bei der
deutschen Eisenbahn –
Geschichte und Geschichten

HALTEPUNKTE

50 DIENSTJAHRE BEI
DER DEUTSCHEN EISENBAHN –
GESCHICHTE UND GESCHICHTEN

IMPRESSUM

HALTEPUNKTE

50 Dienstjahre bei der
deutschen Eisenbahn –
Geschichte und Geschichten

IM AUFTRAG DER

Deutschen Bahn AG
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

AUTOR

Eberhard Krummheuer, studierter Jurist und gelernter Journalist, Jahrgang 1949, hat als Redakteur beim „Handelsblatt“ über Jahrzehnte die Verkehrswirtschaft und dabei insbesondere die Entwicklung der Eisenbahn kritisch begleitet.

BIBLIOGRAFISCHE INFORMATION der Deutschen Nationalbibliothek:

Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet unter <http://dnb.de> abrufbar.

VERLAG

PMC Media House GmbH
Espenschiedstraße 1
D-55411 Bingen
Office Hamburg: Heidenkampsweg 75 (c/o DVV Media Group GmbH), 20097 Hamburg
Telefon: +49 (0) 40 228679 506
Telefax: +49 (0) 40 228679 503
Internet: www.pmcmedia.com; E-Mail: office@pmcmedia.com

DESIGN

Andreas Gothsch

SATZ/DRUCK TZ-Verlag & Print GmbH, Roßdorf

© 2017 PMC Media House GmbH, Hamburg

BILDER

Die im Buch verwendeten Bilder wurden mit freundlicher Genehmigung aus den Archiven der DB AG und dem privaten Archiv von Ingulf Leuschel zur Verfügung gestellt.

Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung des Verlags unzulässig und strafbar. Dies gilt insbesondere für Vervielfältigungen jeder Art, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeisung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

ISBN: 978-3-96245-153-0

Eine Publikation der PMC Media House GmbH

INHALT

8 Vorwort

10 Prolog

TEIL 1

AUF DEM WEG INS VEREINTE DEUTSCHLAND

14 Wendeglück und Weichenstellungen

21 Die Wiederentdeckung der Anderen

24 Lehrjahre in Altona

29 Muskelkraft im Zehn-Minuten-Takt

37 Blicke hinter Mauer und Stacheldraht

49 Dienstreise nach Amerika

54 Vom Adler bis zum ICE

TEIL 2

AUFBRUCH INS ICE-ZEITALTER

74 Doppelt so schnell wie der Pkw

80 IC 79 – jede Stunde, jede Klasse

88 Zuglegenden mit klangvollen Namen

94 Mit dem ICE durch die USA

TEIL 3

MIT DER DB AG INS 21. JAHRHUNDERT

106 Mehr Verkehr auf die Schiene

116 Abschied von der schwimmenden Bahn

123 Ringen um Minuten

133 Im Einklang mit der Politik

150 Bahn-Stationen – Der Berufsweg von Ingulf Leuschel

152 Nachwort

VORWORT DR. RICHARD LUTZ,
Vorstandsvorsitzender Deutsche Bahn AG

8

D

ie Eisenbahn kann mittlerweile auf eine mehr als 180 Jahre währende Geschichte in Deutschland zurückblicken. Einst der zentrale Motor des Aufbruchs in ein neues Zeitalter der Mobilität, der überhaupt erst die umfassende Industrialisierung unseres Landes möglich gemacht hat, sah sich die Eisenbahn im Lauf der Jahrzehnte selbst immer wieder tiefgreifenden Veränderungen ausgesetzt. Technische Innovationen und die Konkurrenz durch das Automobil wie das Flugzeug stellten die Bahn laufend vor neue Herausforderungen.

Welche Brüche und Umbrüche die Eisenbahn allein in den vergangenen 50 Jahren in Deutschland gemeistert hat, lässt sich beispielhaft am Lebensweg eines Eisenbahners wie Ingulf Leuschel ablesen. Seine bemerkenswerte Karriere vom Bundesbahn-Assistentenanwärter in Hamburg-Altona bis hin zum Konzernbevollmächtigten der Deutschen Bahn AG in Berlin ist zugleich ein Spiegel für den tiefgreifenden Wandel des Schienenverkehrs in diesem halben Jahrhundert.

Dabei wird an diversen Wegmarken immer wieder die Spannung zwischen der Bahn als Traditionsunternehmen und dem dauernden Zwang zur Innovation deutlich. Als jemand, der selbst aus einer Eisenbahnerfamilie stammt, habe ich diese Herausforderung schon hautnah miterleben können, bevor ich später selbst in das Unternehmen eingetreten bin. Ich bin überzeugt: Für eine erfolgreiche Zukunft der Eisenbahn in Deutschland brauchen wir beides – das Bewusstsein unserer Werte und Tradition wie den unbedingten Willen, mit unserem Unternehmen auch im Zeitalter der Digitalisierung an der Spitze des Fortschritts zu marschieren.

Die Welt der Dampfloks und mechanischen Stellwerke übt zweifellos noch heute einen starken nostalgischen Zauber auf viele Menschen aus. Und zahlreiche Eisenbahnerfreunde pflegen ja diese alten Werte und Traditionen mit bewundernswertem Einsatz und Stolz. Dieses Traditionsbewusstsein und dieser Stolz sollten uns zugleich aber Verpflichtung sein, alles zu unternehmen, um die ruhmreiche Eisenbahn jetzt in eine hoffentlich glänzende Zukunft zu führen – ganz im Sinne auch von Hartmut Mehdorn und Rüdiger Grube, meinen Vorgängern an der Spitze der Deutschen Bahn. Wir wollen unsere Kunden mit Qualität und Innovationen Tag für Tag davon überzeugen, dass die Bahn als bequemes, sicheres und umweltfreundliches Verkehrsmittel auch in Zukunft der bevorzugte Partner in Sachen Mobilität ist und bleibt.



PROLOG

E s war ein fast feierlicher Augenblick. Eine hoheitliche Zeremonie in kahlen, spartanisch möblierten Amtsräumen im Bahnhof Hamburg-Altona: Der gestrenge, aber doch auch ein bisschen großväterlich-gütige Chef erhob sich von seinem einfachen Bürostuhl, lächelte den jungen Mann kurz an und wurde dann ernst. »Wie Sie ja wissen, sind wir hier zu Ihrer Vereidigung zusammengekommen. Nun sprechen Sie mir langsam nach«, so begann Bundesbahnnamtmann Kreft, der Dienststellenleiter. Er sagte dann langsam und akzentuiert jene Eidesformel auf, die aus Ingulf Leuschel, dem jungen Berufsanfänger, einen Eisenbahner machen sollte. Nicht nur einen Eisenbahner, sondern einen Bahnbeamten im Dienst der Bundesrepublik Deutschland. So war das noch im Jahr 1966: Der frisch gebackene »Bundesbahn-Assistentenanwärter« wurde durch den Eid zum »Beamten auf Widerruf«. Er, der gerade 18-Jährige, der damals noch drei Jahre von der Volljährigkeit entfernt war und für seinen ersten Dienstvertrag die Unterschrift der Eltern gebraucht hatte, verpflichtete sich, »Schaden vom deutschen Volk abzuwenden«. So wahr ihm Gott helfe.

Szenenwechsel. Wieder Bahnhof Hamburg-Altona, fast auf den Tag genau 50 Jahre später. Es ist der 31. März 2016. Auf Gleis 9 steht ein ungewöhnlicher Zug. Die blitzblank polierte Lok, die E 103 245, ist die letzte Vertreterin der Intercity-Generation aus den 70-er Jahren des vorigen Jahrhunderts, die bei der Deutschen Bahn noch im Dienst ist. Ihr folgen brandneue Reisezugwagen der Tschechischen Staatsbahn. In der nüchternen Sprache der Bahn handelt es sich um den Sonderzug IC 2599 von Hamburg-Altona nach Berlin. Doch dieser Zug hat einen Namen. Einen Namen mit traditionsreichen Bezügen. Er heißt »Fliegender Ingulf«. Kurz vor 16 Uhr beginnt Ingulf Leuschels letzte Dienstreise von Hamburg nach Berlin, der letzte von hunderten Sprüngen von der Elbe an die Spree im halben Jahrhundert zuvor. Auf der Strecke, auf der zu Vorkriegszeiten der Dieseltriebzug »Fliegender Hamburger« im Rekordtempo unterwegs gewesen war.

Mit an Bord Weggefährten, Vorgesetzte, Kollegen, Familienmitglieder. Unter strenger Geheimhaltung waren sie zusammengetrommelt worden, und es hatte einige Mühe gekostet, den Konzernbevollmächtigten der Deutschen Bahn AG für das Land Berlin an seinem letzten Arbeitstag wirklich noch zu einer Dienstreise nach Hamburg, zu Wirtschaftssenator Frank Horsch, zu gewinnen. Der war natürlich ebenfalls eingeweiht und als alter Freund Leuschels mit diebischem Vergnügen dabei. Als dieser nach dem Gespräch vor dem Hamburger Rathaus stand, wurde er dort von drei Kollegen empfangen und zum Bahnhof Altona, wo alles begonnen hatte, eskortiert. Die Eisenbahner aus Prag hatten den Zug gestellt. Es war ein Dank für die über Jahre vertrauensvolle und freundschaftliche Zusammenarbeit mit Ingulf Leuschel, als nach dem Fall des Eisernen Vorhangs der grenzüberschreitende Verkehr der Eisenbahnen zwischen Deutschland und Tschechien ausgebaut wurde. Bei böhmischer Küche ging es nach Berlin, wo der Konzernbevollmächtigte dann offiziell in einer Feierstunde in den Ruhestand verabschiedet wurde.

Ein halbes Jahrhundert im Dienst der Eisenbahn: ein vielseitiges Berufsleben von der Pike auf, mit vielen Stationen und Aufgaben, mit vielen Eindrücken, Erlebnissen und Begegnungen. Eine bemerkenswerte Karriere zudem, die nicht zuletzt durch den inneren Antrieb und die qualifizierte Neugier immer wieder neue Perspektiven und Herausforderungen bereithielt.

Ein Eisenbahnerleben in einer Zeit, die wie kaum eine andere auch die Bahn in Deutschland epochal verändert hat – von den alten, noch ganz den Traditionen der Staatseisenbahn verhafteten Bundesbahn und Reichsbahn hin zum international agierenden Verkehrskonzern Deutsche Bahn AG, der sich Markt und Wettbewerb stellen und zugleich die Anforderungen des Steuerzahlers als dem eigentlichen Eigentümer erfüllen muss.

Ingulf Leuschel war das Eisenbahnerleben zwar nicht in die Wiege gelegt, doch schon als kleiner Junge interessierten ihn in der Hamburger Heimat schnelle Züge und die dicken Pötte auf der Elbe. Als 16-Jähriger in der 10. Klasse der Ernst-Barlach-Schule in Wedel (Holstein) verfasste er 1964 eine handschriftliche Arbeit über die Hamburger S-Bahn, mit eigenen Schwarz-Weiß-Fotos und Zeichnungen und dem sorgfältig ausgemalten Logo, dem weißen S auf grünem Grund. »Eine wertvolle Arbeit die ›mit Herz‹ geschrieben ist«, urteilte seine Lehrerin. Trotz eines überschwänglichen Lobes konnte sie sich nicht zu einer Eins durchringen: »Die äußere Ausgestaltung der Arbeit könnte ansprechender sein«, befand die Pädagogin. »Deshalb Gesamturteil gut«. Der letzte Satz des Verfassers in blauer Tinte des fast 70 Seiten umfangreichen, fachgerecht gebundenen Werks ist schon fast prophetisch: »Es wird wohl für mich das Schönste sein, wenn ich das erste Mal ›offiziell‹ einem Zug das Signal auf ›Fahrt frei‹ stellen darf.« Fotos in seiner Schularbeit dokumentieren: Als er bei seiner Recherche auch mal in ein Stellwerk durfte, hatte er bereits die Hand an den Hebeln. Nur wenige Jahre später konnte er sich als Bundesbahnassistent seinen Wunsch aus der Schülerzeit erfüllen. Er war Fahrdienstleiter in mehreren Stellwerken der Hamburger S-Bahn.

Das Berufsleben führte ihn von Altona nach Amerika, er erlebte die deutsche Teilung hautnah in Berlin und hinter dem Eisernen Vorhang, er reiste europaweit als Reiseleiter der Bahn mit Sonderzügen und netten Fahrgästen nach Wien und St. Petersburg, als es noch Leningrad hieß, nach Lugano in der Schweiz, nach Skandinavien. Zeitweise kümmerte er sich auch um die Eisenbahn-Fährschiffe auf der Ostsee. Die DB AG nahm dann den viel Erfahrenen, der Bahntechnik und Betriebsabläufe bis in die minutiösen Verästelungen kennt, in den Dienst der Fahrplangestaltung. Der bundesweite ICE-Fahrplan nach der Inbetriebnahme

der Schnellfahrstrecke Köln–Rhein/Main im Jahr 2002 ist eine Visitenkarte des hoch aufragenden, kontaktfreudigen und -freundlichen Hanseaten, zu dessen Markenzeichen der seit Jahrzehnten gepflegte Schnäuzer gehört. Die Faszination der Eisenbahn hat Ingulf Leuschel seit den Kindertagen nicht verlassen. Bei aller Professionalität verbindet sie ihn auch mit jenen, die in Clubs und Verbänden die Tradition des Schienenverkehrs pflegen und historische Fahrzeuge für nostalgische Einsätze betriebsfähig halten. Seit Jahrzehnten unterstützt er sie mit Rat und Tat – der Bundesverband Deutscher Eisenbahnfreunde verlieh ihm dafür die goldene Ehrennadel.

Mitten in seinem halben Eisenbahner-Jahrhundert häuften sich innerhalb weniger Jahre die revolutionären Veränderungen der Bahn in Deutschland. 1989 und 1990 Mauerfall und Wiedervereinigung, 1991 Start ins ICE-Zeitalter, 1994 Bahnreform und Gründung der Deutschen Bahn AG. Seine Geschichte und seine Geschichten nehmen diese Ereignisse zum Anlass für Rückblicke und Ausblicke in einer subjektiven Betrachtung der Eisenbahn in Deutschland in den vergangenen fünf Jahrzehnten.

TEIL 1: AUF DEM WEG INS VEREINTE DEUTSCHLAND

WENDEGLÜCK UND WEICHENSTELLUNGEN

14

Es ist kurz vor Mitternacht. Kurz vor der Minute Null, die aus zwei deutschen Staaten wieder einen machen wird. Ein außergewöhnlicher Zug rollt in Berlin auf der Strecke der Stadtbahn langsam ostwärts. Während rings herum die Feierlichkeiten zur Wiedervereinigung Deutschlands ihrem Höhepunkt entgegenstreben, kommt eine Dampflok aus längst vergangenen Zeiten zwischen den S-Bahnstationen Lehrter Stadtbahnhof und Friedrichstraße mitten auf der Humboldthafenbrücke über die Spree schnaufend zum Stehen. Mitten auf der Grenze zwischen West- und Ostberlin. Es ist eine der noch wenigen betriebsfähigen Maschinen der Baureihe 74, Kennern als ehemals preußische T 12 und als Stadtbahnlokomotive Berlins bekannt. Sie hat zwei illustre Waggon am Haken: den 85 Jahre alten, vom Verein der Hamelner Eisenbahnfreunde sorgsam restaurierten »Kronprinzenwagen« aus dem Hofzug des letzten deutschen Kaisers und einen ähnlich bejahrten, edlen Teakholz-Speisewagen aus den Museumsbeständen des Eisenbahn-Kurier Verlages.

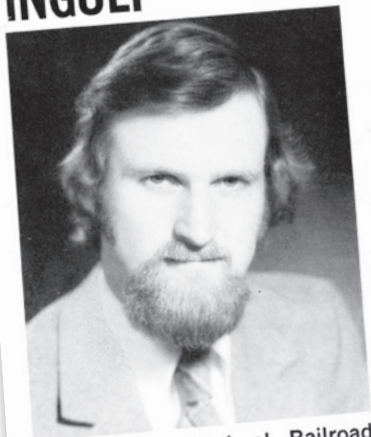


Neue Verbindungen nach der Wende: Henning Voscherau, seinerzeit Erster Bürgermeister der Hansestadt Hamburg, präsentiert mit Ingulf Leuschel das Zuglaufschild der vorweihnachtlichen Sonderfahrt zwischen den Partnerstädten Hamburg und Dresden.

Neue Normalität nach dem Mauerfall: Der Interregio Köln – Berlin war eine der ersten fahrplanmäßigen Fernverbindungen, die dem mühseligen Zeitalter der Interzonenzüge folgten.



AUF WIEDERSEHEN INGULF



The German Federal Railroad in Toronto said goodbye to their Sales Mgr. Ingulf Leuschel who is returning to his home country to study further under the auspices of the railroad. He has ambitions — good luck from all of us at CTP.

Page 28 Canadian Travel Press





Von Altona nach Amerika. Und das dienstlich – nicht gerade typischer Eisenbahneralltag. Der Hamburger Ingulf Leuschel schaffte es sogar zwei Mal in seinen 50 Berufsjahren, jenseits des Atlantiks für „seine“ Bahn zu arbeiten. Eine ungewöhnliche, vielseitige Karriere im Dienst der deutschen Eisenbahn, in der Mauerfall und Wiedervereinigung, der Start ins ICE-Zeitalter und der Zusammenschluss von Bundesbahn und Reichbahn zur DB AG die Höhepunkte darstellten. Als Anwarter zum Bundesbahnassistent gestartet, wurde Ingulf Leuschel 2016 als Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn AG für das Bundesland Berlin pensioniert.



ISBN 978-3-96245-153-0



9 783962 451530