

A blurred, high-speed photograph of a train, likely a high-speed rail train, moving from left to right. The train is predominantly blue and red, with a white stripe. The background is a blurred landscape with some greenery and a yellow and black striped safety barrier on the right. The overall image has a motion blur effect, suggesting speed and movement.

Karl-Dieter Bodack

Ein Leben mit Spuren

**Als Anthroposoph
bei der Deutschen Bahn**



INFO3 VERLAG



Autobiographie eines Eisenbahners und Anthroposophen:

**Geprägt vom Neuanfang der
Nachkriegsjahre entdeckt der
Autor bereits als junger Mensch
seine Begeisterung für Technik**

**und Gestaltung. Er besucht die Hibernia Waldorfschule
in Wanne-Eickel, durchläuft dort eine Lehre und landet
nach einem Maschinenbaustudium und weiteren
Zwischenstationen bei der Deutschen Bahn. Mit Leib und
Seele ist er Eisenbahner. Den Kontakt zur Anthroposophie
verliert er nicht, sie bestimmt sein Wahrnehmen, Denken
und Handeln. Wie er die spannungsreichen und teils
widersprüchlichen Tätigkeitsfelder durchlebt, gestaltet und
verbindet, erzählt er in diesem Buch: Von der Erfindung
des InterRegio über den Bau einer Waldorfschule in
Gröbenzell, den Kampf um die Privatisierung der Bahn,
Streckenstilllegungen und Stuttgart 21 bis zum Rudolf-
Steiner-Express. Anthroposophie und Deutsche Bahn – eine
zweigleisige Sache? Nein, für einen schöpferisch denkenden
Menschen sind das zusammenhängende Lebensfelder,
die zahlreiche Gelegenheiten bieten, im Umgang mit
Widerständen sich selbst, andere Menschen sowie die soziale
Wirklichkeit innerhalb und außerhalb von Institutionen zu
verwandeln, ohne selbst unter die Räder zu kommen.**



Karl-Dieter Bodack

Ein Leben mit Spuren

Als Anthroposoph
bei der Deutschen Bahn

Info3 Verlag

Karl-Dieter Bodack:
Ein Leben mit Spuren

ISBN 978-3-95779-103-0

Erste Auflage 2019

© 2019 Info3-Verlagsgesellschaft Brüll & Heisterkamp KG,
Frankfurt am Main

Typographie und Satz: Sarah Fauth, München
Umschlag: Frank Schubert, Frankfurt am Main
Druck und Bindung: Dilling Printmedien, Kreuztal

Inhalt

Geleitworte	7
Vorwort	9
In die Welt kommen	
1. Schicksalswege ins Jungensein	11
2. Umstieg im Schulleben	18
3. Fortgang in erste Ferne	23
Die Vergangenheit sollte ein Sprungbrett sein, nicht ein Sofa	25
4. Neue Lebensrichtungen	28
Nur durch das Morgenland des Schönen dringst du in der Erkenntnis Land	32
5. In die Neue Welt	37
An die Arbeit gehen	
6. Zurück in die Zukunft ...	41
Autorität ist die Ursache dafür, dass die Menschheit nicht vom Flecke kommt	44
7. Wanderzeit im Bahnland	47
8. Neue Lebenswelt	48
9. Praxisprüfungen mit Feuersbrunst	50
Die Eisenbahn besteht zu 95 Prozent aus Mensch und zu 5 Prozent aus Eisen	56
10. Ämter-Lehrtour	59
Was wahrgenommen wird, wirkt	61
Familie gründen	
11. Familienwachstum	65
Das Kind in Ehrfurcht aufnehmen ... in Freiheit entlassen	69
12. Haus in neuer Heimat	71
Suchst du das Größte, das Höchste, die Pflanze kann es dich lehren	74
13. Wunderbare Kooperation	78
Nichts auf der Welt ist mächtiger als eine Idee, deren Zeit gekommen ist.	84

Die Bahn retten

14. Abfahrt zur „Neuen Bahn“	87
Aller guten Dinge sind drei	89
15. Abbau oder Aufbau der Bahn?	91
Irrtum ist die Macht, die die Menschen zusammenschweißt	96
16. Bahn nach Hoffnungsthal und Engelskirchen	98
Gemeinschaft ist nicht die Summe von Interessen, ...	100
17. Blick zurück ohne Zorn	103
Die Praxis ist die Quelle der Theorie	106
18. Bundesbahn mit vier Temperamenten	108

Bayern besiegen

19. Gefahr für den Freistaat Bayern	112
20. Sechs Millionen durch Erkenntnis und Engagement	114
Man sieht nur mit dem Herzen gut	116
21. Schöpfungen aus dem Nichts?	117
Unser Leben ist das, wozu unsere Gedanken es machen	120
22. Der Kultusminister zieht die Notbremse ... und lässt uns fahren	122
Liebt das Böse gut!	125
23. Engagement ist unbezahlbar	126
Die Staatsgewalt geht vom Volke aus. Aber wo geht sie hin?	129
24. „Soziale Dreigliederung“ im Gemeinderat	130
Der Mensch wird am Du zum Ich	133

Unternehmen gründen

25. Grobschlosserei am Ende	134
26. Inspirationen im „Schatten“	136
27. Hemmschuhe – Konfrontation – Kampf	139
28. Phoenix aus Ruinen	142
Lust und Liebe sind Fittiche zu großen Taten	144
29. Phantastische Pläne	145
Leben in der Liebe zum Handeln	148
30. Gute Geister helfen	149
31. Aus Zweiheit wächst Zwietracht	151
Wer die Mitte verlässt, verlässt die Menschlichkeit	153
32. Wunder aus Kooperation	155
33. Schlosser werden Künstler	157
Dort sind die Menschen frei in ihrem Geist ...	161

Europäisch schaffen

- | | |
|--|-----|
| 34. Internationales Forum | 163 |
| Erst gestalten wir unsere Räume,
dann gestalten sie uns | 167 |
| 35. Heimat im Designschaffen | 171 |
| 36. Emigration aus dem Herrschaftsbereich | 176 |
| Jeder Mensch ist geneigt, die Gewalt, die er hat,
zu missbrauchen | 180 |
| 37. Jenseits von Sestokai | 182 |

Böses in Schönem erleiden

- | | |
|--|-----|
| 38. Deportation der schönen Tochter | 185 |
| Beim Menschen ist kein Ding unmöglich –
im Schlimmen wie im Guten | 188 |
| 39. Der InterRegio erobert das deutsche Schienennetz | 190 |
| Wer glaubt, etwas zu sein, hat aufgehört, etwas zu werden | 193 |
| 40. Vorurteile werden Lügen, Lügen werden Urteile | 198 |
| Die Tage werden gewogen, nicht gezählt | 204 |
| 41. Das Ende der Zukunft | 207 |
| Das Vorurteil ist ein Bösewicht der Weltgeschichte | 211 |

Meere und Wüsten erkunden

- | | |
|---|-----|
| 42. Inselnlehren: Iona und Lanzarote | 213 |
| Unterhaltungen deutscher Ausgewanderter | 216 |
| Das Gauklermärchen | 219 |
| 43. Design in königlicher Provinz | 222 |
| Jeder, der sich die Fähigkeit erhält, Schönes zu erkennen,
wird nie alt werden | 226 |
| 44. Wirken in Europa | 231 |
| 45. Wüstenexpress durch Namibia | 233 |

Zerstörungen verhindern

- | | |
|---|-----|
| 46. Bundesregierung sabotiert Grundgesetz | 237 |
| 47. Bahnvorstand forciert Eisenbahnraub | 239 |
| Der Teufel hat sie's zwar gelehrt,
allein der Teufel kann's nicht machen | 244 |
| 48. Abgrundtief und bodenlos | 247 |
| 49. Cassandra Tournee durchs Schwabenland | 250 |

Reisen zu lichten Gefilden

50. Seidenstraße zu Märchenstädten	254
Der Schneider in der glücklichen Stadt	261
51. Trans-Europ-Express nach Donji Kraljevec	262
Demut - Hingabe - Opferwille	267
52. Lichte Gemeinschaften	269
Wer die Welt bewegen will, sollte erst sich selbst bewegen	272
53. Leuchten wird introvertiert	273

Schatten schaffen Enttäuschungen

54. Schattenwürfe	276
Der größte Feind des Rechts ist das Vorrecht	280
55. Gleise in Abgründe	282
56. Vergebliche Mühen?	285
57. Erfolgloses Wirken?	287
Wege entstehen dadurch, dass man sie geht	289

Freuden und Leiden annehmen

58. Begegnungen, die mich inspirierten	293
Licht ist Liebe ... Sonnen-Weben ...	296
59. Bahnparadies	298
60. Furka Dampfbahn-Aktien	300
61. Stuttgarter Netz Aktiengesellschaft	303
62. Auf hoher See und vor Gericht ...	306
Es ist schwieriger, eine vorgefasste Meinung zu zertrümmern als ein Atom	309
Der Stärkere, nicht der Mächtigere siegt, ...	312
63. Bahnfeierfahrten	316
64. Leben im Rückblick	321

Rückblick und Ausblick

65. Dank	324
66. Perspektiven in Quellen und Dokumenten	326
Autorennotiz	336

Geleitworte

„Wie wenig ist am Ende des Lebens daran gelegen,
was wir erlebt haben, und wie unendlich viel, was wir daraus machten.“

Wilhelm von Humboldt

Karl-Dieter Bodack ist mit schuld, dass es der Bahn heute so schlecht geht. Denn er hat sie verlassen. Er war (und ist) ein viel zu guter Eisenbahner für jene Bahnchefs, die nach der Bahnreform 1994 an die Spitze der Deutschen Bahn gelangten. Heinz Dürr, Hartmut Mehdorn, Rüdiger Grube – verglichen mit ihm erscheinen diese Leute wie überbezahlte Bahn-Azubis, die kein Herz für die Bahn, kein Verständnis für die Bahn hatten, und die in ihrem unheilvollen Wirken nur an sich dachten, an ihre Karriere, an ihren Ruhm. Und die die Bahn ausplünderten, schamlos, um Global Player zu werden, die Welt zu erobern. Und die jene Eisenbahner vertrieben und wohl auch verachteten, für die ihr Eisenbahnberuf viel mehr war als bloß ein Job: eine Berufung. Eine Lebensaufgabe.

Diese Eisenbahner – und Karl-Dieter Bodack ist einer von ihnen – sie liebten ihre Bahn, und die Reisenden spürten das. Wenn der Zug zwei Minuten zu spät kam, dann schämten sie sich. Wenn heute mal ein Zug „bloß“ zwei Minuten zu spät kommt, dann ist die Freude groß – was früher eine Selbstverständlichkeit war, ist heute ein Wunder.

Man muss sich das mal vorstellen: Da erfindet Karl-Dieter Bodack die erfolgreichste Zuggattung der Bahn – den InterRegio. Die Reisenden mochten diesen Zug, fuhren gern damit, auch weil er ästhetisch eine Revolution war. Bekam Karl-Dieter Bodack dafür Anerkennung? Nein. Seine Chefs ertrugen nicht, dass ein Zug aus den Tagen der Deutschen Bundesbahn so unverschämt erfolgreich ist. Sie waren stolz auf die teuren Rennstrecken, sie wollten nur die teuren ICEs.

Die Bahnzerstörer nahmen den InterRegio aus dem Programm und verboten seinem Erfinder, noch mehr Züge zu entwerfen! Statt Ideen für eine lebendige Bahn zu entwickeln, hatten sie für ihn eine neue Aufgabe: die Konzeption eines bahneigenen Fernsehprogramms.

Karl-Dieter Bodack tat, was er als echter Eisenbahner tun musste: Er ging. Er verließ die Bahn, die er so liebte und noch liebt, und für deren Wiederbelebung er kämpft und kämpft, unverdrossen und vor allem: unverbittert. Also, lieber Herr Bodack, Sie natürlich nicht, Sie sind überhaupt nicht schuld, dass es der Bahn so schlecht geht!

Arno Luik, Hamburg

Schon damals habe ich gestaunt. Das war 1977, als im Rowohlt Verlag ein Buch über die Hiberniaschule erschien: *Von der Lehrwerkstatt zur Gesamtschule – Eine Waldorfschule integriert berufliches und allgemeines Lernen*. Dann, im hinteren Buchteil vier Lernbiografien ehemaliger Hiberniaschüler. Eine davon war unterzeichnet mit dem Kürzel K.-D.B. Sein Werdegang: Lehre, Maschinenbaustudium. Ingenieur bei der Firma Braun. „Grundlehre“ an der Hochschule für Gestaltung in Ulm. Fünfjähriges Maschinenbau-Studium in Stuttgart. Diplomarbeit *Ästhetisches Maß technischer Produkte*. Ausbildung zum Lokomotivführer. Studium an der University of California in Berkeley. Master of Science. Und dann bei der Deutschen Bundesbahn: Planungsgruppe Projekt „Intercity“, Leitung eines Bahnbetriebswerkes, leitende Stelle im Design Zentrum. – Das alles auf nicht einmal zwei Buchseiten: Ich war fassungslos. – Kurz nach Beendigung der Lektüre klopfte es an meine Tür, und: da stand er, der K.-D. B.

Das Staunen nahm kein Ende – jeder Besuch, bei ihm oder bei mir – war von einer geradezu überwältigenden Dichte und zeugte von einem hohen Maß an Anteilnahme an allem, „was um ihn ist“: Technik, Philosophie und Anthroposophie, soziale Dreigliederung, Waldorfschule, Anthroposophische Gesellschaft, Christengemeinschaft und immer wieder: die Deutsche Bahn. Als wären die Worte Rudolf Steiners über die Notwendigkeit der Ausbildung eines Realitätssinns und eines Schönheitssinns im Kindesalter unmittelbar an Karl-Dieter Bodack gerichtet, hat er zeitlebens eben diesen Realitätssinn stets mit dem Schönheitssinn und umgekehrt durchdrungen. Sei es bei der Entwicklung des Interregio-Zuges, der Mitwirkung an der Gründung und dem Bau der Waldorfschule in Gröbenzell, als Familienvater oder Freund.

Ja, und heute ist das Staunen angesichts der Aufzeichnungen seines Lebens noch größer. Denn hier wird das Miteinander und Ineinander von Technik und Geisteswissenschaft, von Philosophie und Anthroposophie, vom Kleinsten und Größten, von Heiligem und Profanem ganz unmittelbar erlebbar. Vor allem aber hat Karl Dieter Bodack das gelebt, was Rudolf Steiner in seinen *Kernpunkten der Sozialen Frage* seinen Lesern ans Herz gelegt hat, eben dass es nicht darauf ankommt, „dass man von einer Geistigkeit weiß oder zu wissen glaubt, sondern darauf, dass dies eine Geistigkeit ist, die auch beim Erfassen der praktischen Lebenswirklichkeit zutage tritt.“

Prof. Dr. Walter Kugler, Dornach (Schweiz)

Vorwort

Was vermittelt dieses Buch? Texte und Bilder zeigen eine Biografie, Geschichten, die das Leben schrieb. Dazwischen gibt es blaue Texte und Zeichnungen, in denen Essenzen aus dem Erlebten folgen. Reale Erlebnisse und Erfahrungen sollen berichtet und so reflektiert werden, dass sie zu Einsichten und Erkenntnissen führen mögen. Damit kann aus Vergangenenem Zukünftiges erwachsen, können dokumentierte Geschichten neue Ideen und Intentionen wecken. Sie lassen sich umso leichter verwirklichen, je besser das soziale Geschehen verstanden und gestaltet wird.

Des Weiteren soll Schicksalsgeschehen, oft verworren und schwer begreiflich, so beleuchtet werden, dass es angenommen werden kann. Gelingt es, Zusammenhänge und wirkende Kräfte zu erkennen, können auch in schwierigen Schicksalsereignissen Lösungen gefunden werden. Auch ein „Scheitern“ kann eine „gute Lösung“ sein, wenn dadurch Lebenswege in adäquate, dem persönlichen Streben helfende Richtungen gelenkt werden und als die eigenen gelebt werden können. Das gelingt meist dann, wenn der oder die Betroffene(n) zu Entscheidungen und persönlichem Handeln finden. Denn jeder kann bewusster Gestalter seines Schicksals im sozialen Umfeld werden und dabei seinen persönlichen Intentionen folgen.

Jede Biografie muss unvollständig sein; hier sind vor allem solche biografischen Ereignisse aufgenommen, aus denen ich Quintessenzen und Schlussfolgerungen ziehen konnte. Solche Erkenntnisse mögen Grundlagen für zukünftiges Handeln bieten. Ihre blaue Schrift soll dem Leser ermöglichen, im Wechsel von Berichten und Essenzen, in seiner eigenen Biografie Wesensmerkmale und Wirkkräfte zu erleben. Das Inhaltsverzeichnis ist so detailliert, dass der Leser gemäß seinen Interessen spezielle Themen auswählen kann: Jedes Kapitel ist weitgehend für sich verständlich.

Der Leser möge dieses Buch danach beurteilen, wie weit dessen Inhalte zur aktiven selbstbestimmten Gestaltung seines Lebens beitragen, wie weit sie ihm helfen, eigene Lebensereignisse zu verstehen und damit auch in schwierigen Schicksalssituationen einsichtig zu handeln.

Karl-Dieter Bodack

„Wie wenig ist am Ende des Lebens daran
gelegen, was wir erlebt haben, und wie
unendlich viel, was wir daraus machten.“

Wilhelm von Humboldt (1767 – 1835)

In die Welt kommen

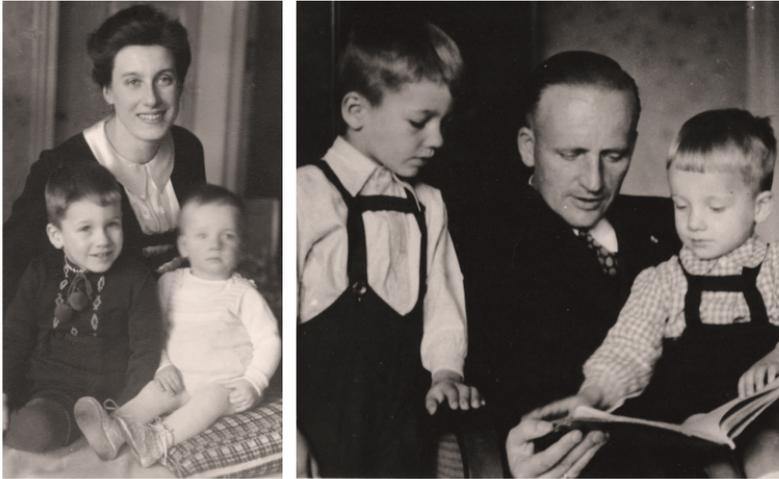
1. Schicksalswege ins Jungensein

Ich kam am 1. März 1938 in Stuttgart zur Welt und hatte ideale Eltern gefunden: Die Mutter, geboren 1910 in Bad Mergentheim, hatte an der Kunstakademie Stuttgart Textildesign studiert; ihre Diplomarbeit – ein handgewebter Teppich mit kontrastreicher Formensprache – liegt in meinem Büro unter dem Besprechungstisch. Der Vater kam aus Herthen im nördlichen Ruhrgebiet, wurde 1907 geboren, hatte Architektur studiert und war Beamter bei der Heeresbauverwaltung. 1939 versetzte man ihn nach Mühlhausen/Thüringen.

Dort erlebte ich eine vergleichsweise ungefährdete jedoch trotzdem angsterfüllte Kindheit, wurde mir doch im Kindergarten und in ersten Schulstunden erklärt, dass „die Amis und Tommys mit Tieffliegern Kinder erschießen und aus Bombern Spielzeug abwerfen, das bei Berührung explodiert“. Bei Spaziergängen mit meiner Mutter staunte und erschauerte ich über stolze Aufmärsche der „Hitlerjugend“. Im Luftschutzkeller litt ich unter den angsterfüllten Gesprächen der Mitbewohner. Vom Vater erhielten wir Feldpost aus Lettland und Estland, wo er eine Baupionierkompanie zu führen hatte. Am 6. April 1941 kam mein Bruder Reinhard zur Welt; er wurde mir lieber Spielkamerad. Ihm folgte am 22. April 1945 Schwester Bärbel.

Als dann im Mai 1945 grüne Panzer mit weißen Fünfpunktsternen durch die Straßen gerollt waren, besichtigten freundliche Uniformierte unsere Wohnung. Das Einzige, das sie mit Kopfwiegen kommentierten, war mein Bomber mit Hakenkreuz: er konnte an einem Seil hängend per Aufziehwerk im Kreis herumfliegen und Bomben abwerfen, die dank Zündplättchen beim Aufschlagen knallten und blitzten. Der Bomber durfte hängen bleiben, ein Soldat mit dunkler Hautfarbe schenkte mir Schokolade.

Erleichtert wagten wir uns aus kaltem Kellerdasein wieder nach draußen, die Sonne schien, vor dem Hauseingang auf dem aufgewühlten Trottoir parkte ein Panzer mit dem Fünfpunktstern. Da dröhnte ein Tiefflieger heran: Ein Soldat sprang vom Panzerturm herab, riss meine Mutter und mich mit sich in den Hauseingang. Mit knatterndem Maschinengewehr donnerte der Flieger an uns vorbei: Es war ein



Mutter und Vater mit Bruder Reinhard und mir

deutscher! Wir waren beruhigt, ja, froh über die Amerikaner, die um uns waren, freundliche Männer, zwar in gescheckten Uniformen, aber mit menschlichen Zügen in ihren Gesichtern.

Als es in den ersten Junitagen klingelte, öffnete ich die Tür: Ein Vollbärtiger in schmucklos braungrüner Uniform war's, ich erschrak, doch nach einer Schrecksekunde erkannte ich meinen Vater! Welch ein Glück für uns vier! „Wir müssen weg“, erklärte Vater zu unserem Entsetzen, „die Russen kommen!“ Fliehen, in diesem Kriegschaos: Horror! Vater berichtete, er sei aus Lettland mit seiner Pionierkompanie auf Schleichwegen durch Wälder „fahnenflüchtig“ in die Tschechei marschiert und habe sich den Amerikanern ergeben. Sie hatten ihn als deutschen Offizier kritisch geprüft und dabei festgestellt, dass er – zwar formal Mitglied der NSDAP – jedoch nie irgendwie in einem nationalsozialistischen Zusammenhang tätig geworden sei. Daher wurde er kurzfristig als „unbelastet“ freigelassen – mit dem Hinweis, Thüringen würde den Sowjets übergeben.

Mein Vater und ich fanden in einer Garage aufgebockt unseren „Dixie“, einen Winzling mit Markenzeichen BMW, zugelassen für zwei Erwachsene und zwei Kinder. Nach einigem Ankurbeln sprang der 14 PS-Motor tatsächlich an und wurde zum Fluchtfahrzeug umfunktioniert: Die hintere Sitzbank wurde ersetzt durch Koffer, den Teppich



Unser Flucht-Dixie von mir aus der Erinnerung gemalt

unserer Mutter, Bettwäsche und Kleidung, mein Bruder und ich darauf platziert. Ich durfte einen winzigen Koffer auf meinem Schoß mitnehmen, darin eine Spur-0-Blechlokomotive, Märklin-Transformator und ein Notizbuch. Auf der hinteren Stoßstange wurden Koffer aufgeschnallt, mein Vater erbettelte bei US-Soldaten Benzin für den winzigen Blechtank über dem Motor.

Die Mitbewohner unseres Hauses reagierten auf unsere Fluchtpläne fassungslos, obwohl sie sahen, dass Soldaten die von Haus zu Haus gespannten Telefonleitungen abbauten. Über aufgebrochene und kläglich geflickte Straßen, an Bombenkratern vorbei lenkte mein Vater uns immer weiter mit dem von Soldaten geschenkten Benzin nach Eschwege — Vater rief: „Wir sind in Sicherheit!“, weil wir hier die vermeintliche Grenze der kommenden Sowjetzone überschritten hatten. Dann rollten und rumpelten wir endlos weiter über Creglingen bis nach Heidenheim an der Brenz. Dort fanden wir unseren Onkel, Bruder unserer Mutter, unsere Tante und Cousine Benz wohlbehalten in der Hermann-Voith-Siedlung.

Kaum waren wir dort glücklich aufgenommen, fuhren des Nachts Lautsprecherwagen durch die Siedlung: Bis acht Uhr morgens mussten alle Bewohner ihre Wohnungen verlassen und durften nur mitnehmen, was sie tragen konnten! Anordnung der amerikanischen Armee!

Wir riefen einen unserer „Benz“-Verwandten an, der wie mein Onkel bei Voith arbeitete: Er kam, lud unser weniges Hab und Gut auf einen Elektrokarren, die wachhabenden US-Soldaten ließen uns passieren, weil sie uns glaubten, „Refugees from the Russians“ zu sein. Die Siedlung wurde komplett mit Stacheldrahtrollen umzäunt und den Überlebenden eines Konzentrationslagers zur vorübergehenden Nutzung überlassen. Wir fanden zu fünft! ein Zimmer im Hause einer Tante. Später gelang es meinem Vater, unter unseren bangen Hoffnungen, auf Schleichwegen in die Voith-Siedlung zu kommen, von wo er uns wohlbehalten ein paar Küchenutensilien mitbrachte. So lieb uns die Amerikaner immer wieder behandelten: irgendetwas in der Armee brauchte (oder liebte?) unseren fragilen winzigen BMW-Dixie, beschlagnahmte ihn und – weg war er!

Unser Vater fuhr in den Sommermonaten 1945 für ein Lebensmittelgeschäft einen Lastwagen mit Holzgaskessel. Für mich ein spannendes Ereignis, musste doch der Kessel gezündet, angeheizt und immer wieder mit Holzstücken gespeist werden. Als wir erfuhren, dass unsere Großeltern väterlicherseits im Ruhrgebiet noch lebten, wurden Reisepläne geschmiedet. Meinen Bruder und mich vertraute man einer Nonne in schwarzer Tracht und weißer Haube an und verfrachtete uns in Eiseskälte dicht ver mummt auf die Ladefläche eines Lkw. Auf Säcken mit unbekanntem Inhalt wurden wir endlose Stunden ohne Sicht und Wissen, wo wir waren, gekurvt, gerüttelt und schließlich in eine Schräge geworfen: Der Laster war auf Schnee und Eis in einen Straßengraben gerutscht! Angstvoll hofften wir auf Erlösung. Irgendwann erreichten wir dann einen Ort im Ruhrgebiet und per Straßenbahn Herten-Langenbochum: Dort, in der Westerholder Straße 658 wohnten die Eltern unseres Vaters und seine Schwester.

Wir fanden ein warmes, nahezu herrschaftliches, wenn auch von Kohlenstaub geschwärztes Ziegelsteinhaus mit großem Garten, Stall und vielen Hühnern, zeitweise auch einem Schwein und Gänsen, direkt angrenzend an den Rangierbahnhof der Zeche Schlägel & Eisen 3/4/7. Eine neue Rettung, wenn auch ohne Eltern! Sie kamen mit Schwester Bärbel später an, wohl nach komplizierten Bahn-Abenteuern. Unser Großvater war Betriebsführer der Hibernia Kokerei in Scholven. Ich erinnere mich lebhaft daran, wie jeden Werktagmorgen eine Dampflok kam, oberhalb unseres Gartens anhielt, Großvater das eiserne Gittertor aufschloss, die Böschung und die Trittstufen der Lok



„Unsere Zeche“, einer der drei Fördertürme, Kohlewäsche, darunter die Verladegleise

hinaufstieg, die ihn mit puffigen Rauchwolken davonfuhr. In unserer Umgebung sah alles so aus, als habe es weder Weltkrieg noch Bombenteppiche gegeben. Der Ort mit der „Vestischen Straßenbahn“, über Land fahrend von Recklinghausen nach Herten, die Kohlenzeche mit drei Fördertürmen, riesiger Kohlenwaschanlage, Kraftwerk und vielgleisigen Bahnanlagen ... alles war unversehrt und in vollem Betrieb. Unsere Großmutter erzählte uns immer wieder von ihren Kriegssorgen: Während sie bei Fliegeralarm schleunigst in den großen Bunker der Zeche floh, saß „Opa“ an seinem Schreibtisch mit der Überzeugung, dass hier keine Bomben fallen würden, und wenn, dann träfe es ihn halt. Das galt auch für seine Arbeitsstätte: Seine Kokerei erzeugte Gas für ein riesiges Hydrierwerk, das daraus Dieselöl und Benzin herstellte. Da fragte ich mich: Warum flogen Bomberpulks darüber hinweg? Die Anlagen waren ja Quadratkilometer groß, ungeschützt, mit glänzenden Rohrgewirren unübersehbar für die Bombergeschwader, die nach Köln, Frankfurt und München flogen: Wäre die Wehrmacht ohne Treibstoffe nicht gleich zu Beginn ihrer Überfälle leicht besiegbare gewesen? Mit ein paar wenigen Bomben auf solche Hydrierwerke?

Warum wurden Pulks mit Hunderten von Flugzeugen in die Luft gebracht zur totalen Zerstörung großer Städte? Warum wurden Hunderttausende Alte, Frauen und Kinder getötet, die gar niemanden bedrohten? Ich fand niemand, der mir diese Fragen überzeugend beantworten konnte. Wurden Zechen, Kokereien und Hydrierwerke geschont für den doch wohl gar nicht sicheren Sieg? Waren Flächenbombardements der Städte Vergeltungen für die Verbrechen des Nazis? Sollten nazistische Überzeugungen der Deutschen mit Feuersbrünsten verascht werden? Ein Engländer war es, der mir versicherte, zu wissen, es sei Winston Churchill gewesen, der die Amerikaner davon überzeugt habe, deutsche Städte auszuradieren, damit die Welt nach dem Sieg der Alliierten nicht Millionen Nationalsozialisten am Hals habe. Diese Fragen, Vermutungen und Aussagen bewegen mich bis heute.

Zum 15. März 1946 erhielt unser Vater in der Hauptverwaltung der Hibernia Bergwerksgesellschaft AG in Herne eine Stelle als „Hilfsarbeiter“, und wurde dann bald stellvertretender Abteilungsleiter in der zentralen Bauverwaltung. Wie er es schaffte, in einem dunkelgrünen, gedeckten Güterwagen mit US-Aufschriften unsere Möbel aus der sowjetisch besetzten Zone herauszubringen, war und ist mir immer noch rätselhaft. Er selbst durfte ja keineswegs in diese Zone, weil ihm als ehemaligem Offizier ein Jahrzehnt Zwangsarbeitslager drohten. Jedenfalls waren wir 1946 relativ gut eingerichtet, hatten Koks für unsere Zentralheizung und durch Vieh und Garten aufgebesserte Minimallohnkosten.

Wir Jungen schafften uns einen verborgenen Durchbruch im massiven, jedoch angerosteten „Zechengitter“ und eroberten die Bahnwelt des Kohlezug-Rangierbahnhofes, spielten auf Bahndamm und Abstellgleisen, öffneten mutig den Zufluss zum Wasserkran der Dampfloks und einmal sogar die Klappen eines mit Kohle beladenen Güterwagens – denn Spielsachen gab es keine: Unser größter Wunschtraum war ein Ball, keiner hatte einen! Besonders begeistert war ich, wenn mich jemand mitnahm, mit der „Vestischen“ Linie 7 in die „Metropole“ Recklinghausen zu fahren. Sie war gebombt worden, die Altstadt mit dem romanischen Dom St. Peter lag in Trümmern. Fuhren wir dorthin, wollte ich immer hinter dem aufrechtstehenden Wagenführer mitfahren, der mit zwei Kurbeln beschleunigte und bremste: Das Brummen der Räder, das auf- und abschwellende Summen der Motoren waren mir Lebenselixier.



Christuskirche in Recklinghausen

Im August 1946 kam unsere Schwester Christa zur Welt. Im Haus wurde es eng; wir Jungen zogen ins ungeheizte Dachgeschoss, um dort zu zweit unter einem viel zu kleinen Federbett zu schlafen. Von diesem Leid und Streit erlöst wurden wir 1948 durch eine prominente Werkswohnung in der Limperstraße 14 in Recklinghausen. Wie wunderbar, dass gerade die Linie 7 an dieser Straße hielt und ich somit auch allein binnen einer halben Stunde zu den Großeltern fahren konnte. In unserem Haus hatte zuvor ein Bergwerksdirektor residiert; für ihn gab es einen voluminösen Betonbunker im Garten, den wir Kinder bestaunten, jedoch nicht betreten durften.

Gegenüber unserer Wohnung lag die Christuskirche, trotz einiger Kriegsschäden war sie zu unserer Freude immer wieder offen für Expeditionen: Ich bewunderte die interessante Architektur der zwanziger Jahre, im Grundriss ein symmetrisches Kreuz mit großer runder Mitte, geschmückt mit vielen kunstvollen Details. In Recklinghausen und ab 1951 in Herne besuchte ich Jungen-Gymnasien, war ein mittelpträglicher Schüler – mangelhaft nur im Fach „Leibesübungen“.

2. Umstieg im Schulleben

Im Jahre 1954, ich war gerade 16 geworden, empfahl mir mein Vater, das Gymnasium zu verlassen und in eine Lehre zu wechseln, die im Werk, in dem er die Bauabteilung leitete, eingerichtet worden war. Es war das Stickstoffwerk Hibernia in Wanne-Eickel, in dem Ort, der durch den Schlager von Friedel Hensch & Die Cyprys deutschlandweit besungen wurde:

*Ich kenn die ganze Welt von Rio bis Türkei,
Ich war zu Gast im Zelt vom Ölscheich von Kuweit,
Ich kenn die Côte d'Azur, die Rosen von Athen
und jeder staunt ganz ungemein,
doch ich sag nein, nein, ich sage Nein ...
Nichts ist so schön
wie der Mond von Wanne-Eickel,
die ganze Luft ist erfüllt von ewigem Mai,
und jede Nacht am Kanal von Wanne-Eickel
ist voller Duft wie die Nächte von Hawai ...*

Das war eine Lügen-Arie: Tatsächlich war der Mond hier stets vergrößert, orange bis blutrot leuchtend, „dank“ dem Mix aus Kohlestaub und Schwefel. Das Stickstoffwerk mit gelb-grauen Abgasfahnen erzeugte aus Kokerei-Gas Stickstoffdünger und reizte damit chronisch unsere Luftröhren, Mandeln und Lungen. Meine malträtierten Mandeln wurden bald per Operation von ihrem vergeblichen Bemühen der Luftreinigung erlöst.

In dieser von Giftgasen geschwängerten Atmosphäre gab es die Lehrwerkstatt, in der neben der Arbeit am Schraubstock, in der Schmiede, in der Elektrowerkstatt, im Chemielabor jeden Werktag von sechs bis acht Uhr „Epochenunterricht“ stattfand: Über einige Wochen wurde täglich das gleiche Fach gelehrt, von jedem wurde eine Art Protokoll mit Text, Zeichnungen und Bildern verfasst und gestaltet: das Epochenheft. Dieses wurde vom jeweiligen Lehrer mit Worten beurteilt. Das erlebte ich als viel wohltuender, ja, effizienter als die täglichen sechs Fachstunden des Gymnasiums. Mein Interesse wuchs, als wir 27 Lehrlinge unseres Jahrgangs – es gab nur Jungen – ange-regt wurden, Gemeinsames zu planen und zu unternehmen. Dadurch

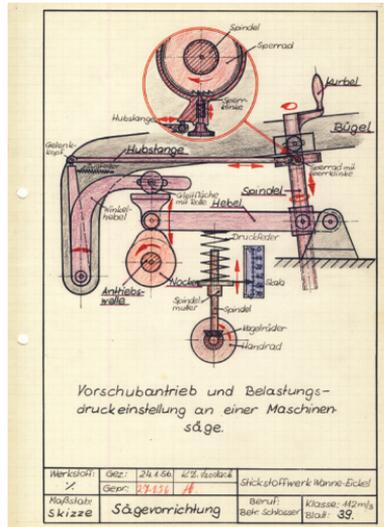
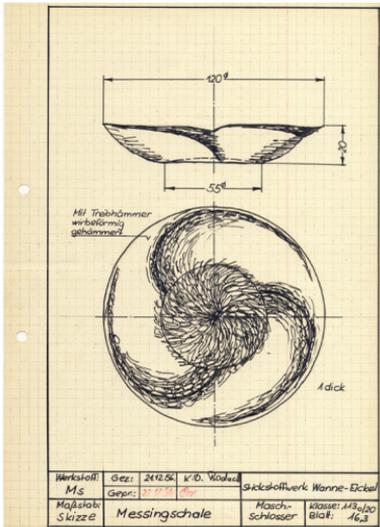


Arbeitsfeld Chemiewerk, Arbeitsplatz zu Hause

lernten wir, einander zu verstehen und zu helfen! Für die Werkstattarbeit durften wir immer wieder Eigenes entwerfen, skizzieren und zeichnen und dann herstellen: Ich entwarf Pflanzstock und Kerzenleuchter, Schreib-Zeichentisch und Bücherregal sowie eine Kilogramm schwere Teleskop-Gelenkwelle für einen Motorenprüfstand. So konnte ich immer wieder stolz selbst Hergestelltes vorweisen. Dazu kamen technisches und künstlerisches Zeichnen, sogar Malen und Plastizieren: Ich war bei „Waldorfs“ angekommen! Und fühlte mich viel wohler als auf dem Gymnasium mit seinem autoritären Klima.

Dabei ernteten wir „Hibernianer“ unter Freunden anderswo eher spöttische und sarkastische Kommentare, wenn wir aus unserem Waldorf-Werkstatt-Leben berichteten: „Damit könnt ihr nichts werden – was fängt man damit an?“ hörten wir. Diese Häme führte uns zum Entschluss: Wir schaffen alle unsere Facharbeiterprüfungen vor der strengen Industrie- und Handelskammer Essen-Bochum mit den Noten sehr gut oder gut! Mit diesem Ziel übten wir, halfen uns gegenseitig in Testprüfungen und bestanden, natürlich jeder auf sich allein gestellt, ohne Ausnahme alle mündlichen und praktischen Prüfungen mit Bestnoten!

Nun wollte ich doch mehr über diese Pädagogik erfahren und besorgte mir Informationen: Die Waldorf-Astoria Zigarettenfabrik in



Links: Schale, die durch Treiben aus Kupferblech hergestellt wird
 Rechts: Zeichnung zum Verständnis einer Werkzeugmaschine

Stuttgart war im Jahre 1919 das erste Unternehmen, das eine Schule für die Kinder der Mitarbeitenden eingerichtet hatte, unter aktiver Mitwirkung Rudolf Steiners, der zuvor die „Betriebsräte“ geschult hatte – die erste Waldorfschule. „Kopf, Herz und Hand“, diese drei standen als Leitsterne oben, so auch in der Hibernia: Der ganze Mensch sollte gefordert und gefördert werden – sowohl in den individuellen Fähigkeiten und Fertigkeiten wie auch im sozialem Verhalten und Gestalten.

Hatten wir etwas Kritikwürdiges angestellt, was intelligent oder witzig war und niemanden geschädigt hatte, fragte uns der Schulleiter Dr. Klaus Fintelmann: „Wie soll ich euch bestrafen, macht selbst einen Vorschlag!“ Das mussten wir dann natürlich auch ausführen. All diese, in der damals autoritären Atmosphäre ungewöhnlich wohlthuenden Verhaltensweisen weckten mein Interesse für die Anthroposophie. Zusammen mit einigen Mitstreitern verfasste und gestaltete ich meine erste Publikation, die Schulzeitschrift *Die Brücke*.

Noch bevor im Ruhrgebiet in den achtziger Jahren und auch im legendären Hibernia-Konzern die Zechen geschlossen, die Kokereien abgerissen und die Stickstoffzeugung eingestellt wurden, wanderte die Lehrwerkstatt aus und wurde 1964 auf einem eigenen Gelände zur Hibernia-Schule. Auf der Basis der Waldorfpädagogik vom Kinder-



Unser Haus mit VW-Käfer, wir vier Geschwister

garten zu Facharbeiter-Ausbildungen mit Mittlerer Reife sowie Abitur-Abschlüssen. Im Jahre 2002 feierte sie (unter Einschluss der Lehrwerkstatt) ihr 50-jähriges Bestehen. Der damalige Bundespräsident Johannes Rau schrieb das Grußwort zur Festschrift, darin heißt es: „Zu den Freunden der Hiberniaschule zähle auch ich mich, denn ich bin ihr seit vielen Jahren verbunden. Mich hat von Anfang an ihr Grundgedanke überzeugt, schulische, handwerkliche und berufliche Ausbildung zu verbinden. Ich bin immer wieder beeindruckt davon, mit wie viel persönlichem Einsatz und Einfallsreichtum die Hiberniaschule ihr anspruchsvolles Programm verwirklicht. Sie setzt die Forderung, den ganzen Menschen zu bilden, wahrlich in die Tat um und ist damit verdientermaßen weit über die Landesgrenzen hinaus bekannt und zum Vorbild geworden.“

Viele Prominente, darunter auch die Ministerin für Schule, Wissenschaft und Forschung, Gabriele Behler, kamen zum Festakt und lobten die gelungene „Integration von beruflicher und allgemeiner Bildung“ sowie die „Gesamtschule nach der Pädagogik Rudolf Steiners“. Auch ich war eingeladen und sprach über meine guten Erfahrungen, die ich vor allem der so weit gefassten Schlosserbildung verdanke, auch unmittelbar mit der Kultusministerin. Bei allem Lob und überschwänglicher

Anerkennung frage ich mich immer wieder, warum die verantwortlichen Politiker aus ihren Positionen heraus, nicht solche Schulen allerorten ins Leben rufen? Wenigstens einige als Versuch, mit „wissenschaftlicher Begleitung“?

Unser Familienleben war in dieser Zeit auf den Bau eines Eigenheims ausgerichtet, was unser Vater mit zielstrebigem Kalkulieren, konsequenter Sparsamkeit und Konstruieren von Grundrissen und Hausansichten betrieb. So kamen wir tatsächlich 1956 zu einem Haus am Ortsrand von Herne mit Blick auf kahle Felder, einen Restmischwald, einen Zechenbahndamm und die Gaststätte Waidmannsheil – lebte mein Vater doch an Wochenenden gern seine Jagdleidenschaft aus. Eine Leidenswelt für uns sechs war die Fixierung unseres Vaters auf VW-Käfer, die uns vier wachsenden Geschwister auf eine rückwärtige Bank zwischen zwei Radkästen zwängte. Für längere Fahrten schuf mir dies die Chance, allein per Bahn zu reisen, so etwa zu unseren jährlichen Sommerfrischen nach Berchtesgaden. Im neuen Haus erhielt ich ein schönes Zimmer, entwarf ein pastellfarbiges Interieur und durfte mir in der Lehrwerkstatt eigene Möbel mit schlanken schrägen Beinen bauen.