

# NEUES FÜR ALLE HASSELMÄNNER

AUSGABE 11 / JUNI 2024



MAZ MITARBEITERZEITUNG DER HASSELMANN UNTERNEHMENSGRUPPE - A COLAS RAIL COMPANY

EDITORIAL

„Hasselmänner“ sind Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die zu den Gesellschaften der Hasselmann Gruppe gehören. Stand heute sind das die Hasselmann GmbH, die NTG Bau GmbH und die LGM GmbH.

## Unsere neue Webseite ist online:

## stimmig und echt einladend!



Eine Webseite ist die „große Visitenkarte“ eines Unternehmens. Gerade bei Bewerbungen informiert man sich vor der persönlichen Kontaktaufnahme auf der Homepage, um eine Vorstellung davon zu bekommen, was einen erwartet. Spätestens aber nach dem Vorstellungsgespräch wird man sicherlich noch einmal auf die Webseite des Unternehmens „gehen“, um zu sehen, ob die persönlichen Eindrücke mit den „Geschichten“ übereinstimmen, die in diesem Medium in Wort und Bild präsentiert werden.

Nicht nur das geschriebene Wort, die Bilder und Symbole sind relevant, sondern auch die technische Umsetzung. Uns war es wichtig, dass unsere Seite einfach zu bedienen ist und man die Inhalte auf jedem Endgerät gut lesen kann.

All das und noch viel mehr gibt Auskunft über das Unternehmen hinter der Webseite. Deshalb ist eine gute Umsetzung gerade für die Personalsuche von großer Bedeutung. Als wir Anfang 2020 damit begonnen haben, das Erscheinungsbild der Hasselmann Gruppe aufzupolieren, war natürlich auch die Webseite ein Thema. Irgendwie lief das aber nicht so reibungslos wie bei allen anderen Maßnahmen und Aktionen der neuen Kommunikation - vielleicht auch, weil allen klar war, dass das ein größeres Projekt werden würde, für das man die richtigen Spezialisten braucht. Aber jetzt, nach dem gesellschaftlichen Wandel, wollten es alle wissen.

### etvide kommt ins Spiel

Durch einen Kontakt ergab sich die Möglichkeit, an einem Workshop zum Thema „Employer Brand“ teilzuneh-

men. Ziel war es, eine starke Arbeitgebermarke zu entwickeln und diese dann erfolgreich im Recruiting einzusetzen.

Bei dieser Arbeit lernten wir das Beratungsunternehmen ILAC und die Marken- und Digitalagentur etvide kennen. Gemeinsam hatten sie eine Studie zum Thema „Generation Z“ durchgeführt und zeigten uns anhand der Ergebnisse die Probleme, Herausforderungen und Chancen auf. Etvide präsentierte uns auch ein Konzept für die Neugestaltung unserer Webseite. Dieses berücksichtigte alle wichtigen Erkenntnisse aus der Studie und überzeugte auch in der technischen Umsetzung. Es folgte ein intensiver Austausch über unsere Wünsche und Ziele für die Neugestaltung der Webseite.

### Anforderungen als Herausforderung

Im Vordergrund stand die neue Unternehmensstruktur, insbesondere die Darstellung der Teilgesellschaften mit ihren spezifischen Leistungen im Bahnbau. Es sollte klar kommuniziert werden, dass es eine gemeinsame Identität der Hasselmann Gruppe gibt, jede der Firmen aber formal eigenständig agiert, für eigene Leistungsschwerpunkte steht und letztlich als „A COLAS RAIL COMPANY“ auftritt und agiert. Strategisches Ziel der Überarbeitung war es auch, potenzielle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter vor allem im regionalen Umfeld der Teilgesellschaften anzusprechen und über das neue Bewerberportal zur Kontaktaufnahme zu animieren. Alles in allem: Die Unternehmen der Hasselmann Gruppe sollten über eine gemeinsame Domain mit integriertem Bewerber-

portal erreichbar sein. Jedes Teilunternehmen sollte sich dort aber auch von seiner ganz eigenen Seite zeigen können - als eigenständige Marke im Bahnbau mit individuellem Leistungsangebot.

### etvide legt sich ins Zeug

Mit einem eigens zusammengestellten Team aus Designern, Entwicklern und Markenstrategen machten sich die Webexperten ans Werk. Unter der Leitung von Mitgründer Paul Martin gelang es schnell, eine Linie zu entwickeln, die nicht nur optisch gefällt, sondern auch sonst allen Anforderungen mehr als gerecht wird. Als Content Management System hat etvide „Strapi“ empfohlen und eingesetzt, da es für unsere Administratoren einfach zu handhaben ist und so eine direkte Einarbeitung und kurzfristige Änderungen ermöglicht.

### Sprint Termine

In wöchentlichen Abstimmungsrunden, wurde jeweils der Stand der Entwicklungsarbeiten präsentiert, diskutiert und als Basis für die nächsten Arbeitsschritte festgelegt. Auf diese Weise konnten alle Entscheidungsträger in den Prozess eingebunden werden und diesen aktiv mitgestalten. Diese Vorgehensweise hat sich bewährt. So konnte bereits Anfang Mai eine erste Version der neuen Webseite online gestellt werden. Mit diesem sehr ansprechenden und technisch hochmodernen Webauftritt ist die Neuausrichtung der Kommunikation in der Hasselmann Gruppe nun einen weiteren Schritt vorangekommen. Somit können die ersten Aktionen rund um unsere Kampagne „WEISST DU'S?“ gestartet werden.

## AUF EIN WORT



„Was lange währt, wird endlich gut“, so heißt es doch. Und, siehe da, es stimmt auch diesmal. Als wir Anfang 2020 damit begonnen haben, das Erscheinungsbild der Hasselmann Gruppe professioneller zu gestalten, war natürlich auch die Webseite ein Thema. Doch irgendwie kam immer etwas dazwischen. Auch war allen klar, dass hier Spezialisten ans Werk mussten, denn die neue Website sollte schließlich auf der Höhe der Zeit sein. Und so blieb dieses Projekt erstmal offen. Das hatte aber auch etwas Gutes. Denn so konnten mit Abschluss der gesellschaftlichen Veränderungen Ende 2023 dann gleich Nägel mit Köpfen gemacht werden.

Ich freue mich sehr zu sehen, dass unsere Webseite über genau jene Strahlkraft verfügt, die mir all die Jahre meiner Mitverantwortung für die Kommunikation in der Hasselmann Gruppe immer vorgeschwebt hatte. Ein gutes Gefühl für mich ist auch, diesen Teil meiner bisherigen Aufgaben jetzt in den Händen der neuen Geschäftsführer zu wissen. Und die haben mit diesem interessanten Projekt gleich mal gemeinsam ganze Sache gemacht.

Toll - und ein gutes Zeichen dafür, dass alles auf Kurs ist und in die richtige Richtung geht.

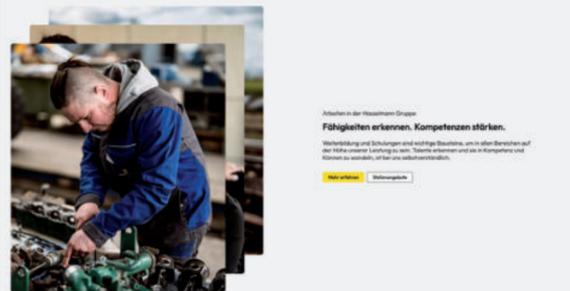
**Euer Oliver Philipps**  
Kaufmännischer Geschäftsführer  
Hasselmann GmbH

Eine Gruppe. Eine Leidenschaft: Bahnbau.



**Das starke Miteinander:**  
Bahnbau, Gleisbau, Ingenieurbau,  
Stahlbau und Elektrotechnik vereint

Mehr als 750 Projekte  
320 Mitarbeiter  
90 Mio. EUR Umsatz - 2023



## IN DIESER AUSGABE

### Top-Artikel:

Güterbahnhof Zwickau	Seite 2
Gleiserneuerung Delitzsch	Seite 4
Mal ganz persönlich: Florian Bicking	Seite 5
Premiere: Tag des offenen Gewerbegebiets	Seite 8

# GÜTERBAHNHOF ZWICKAU

## ERNEUERUNG DER GLEISFELDBELEUCHTUNG



Der Bahnhof Zwickau liegt an der zweigleisig elektrifizierten Hauptbahn von Dresden nach Werdau zwischen den Streckenkilometern 127,7 und 131,6. Diese Strecke gehört zum Transeuropäischen Netz (TEN) und damit zur besonderen Verkehrs-Infrastruktur in der Europäischen Union.

### Licht ins Dunkel bringen

Die bestehende Gleisfeldbeleuchtung genügt den neuen Anforderungen nicht mehr und musste angemessen ergänzt bzw. modernisiert werden. Der Bahnhof Zwickau ist mit mehreren mechanischen und elektromechanischen Stellwerken ausgerüstet. Die Stellwerke sind örtlich besetzt und zählen als Fahrwegprüfbezirke, die auszuleuchten sind. Wir konnten uns das beim ersten Besuch vor Ort genauer anschauen – und sogar mal die Weichen stellen, ohne jede Gefahr, denn die Strecken waren bereits gesperrt.

### Etwas sehr Besonderes

Im August 2023 haben die Bautätigkeiten zum Projekt Güterbahnhof Zwickau begonnen. Zu diesen Vorarbeiten gehörte diesmal etwas wirklich Besonderes: Die Vorgaben des Auftraggebers sahen vor, ein Fledermausquartier zu bauen, denn diese nachtaktiven Tiere schlafen tagsüber und sie sollten mit dieser Einrichtung vor Baulärm und Baubewegungen geschützt werden.

Vorgabe war, dazu einen Überseecontainer 20 Fuß zu verwenden und ihn entsprechend umzubauen. Gesagt getan. Unser Stahlbau ließ sich eine Menge einfallen und stattete den Container mit diversen Einflugschlitzen, einer Stahltür und weiteren Einbauten aus. Anschließend wurde der „Rohbau“ vor Ort senkrecht aufgestellt und nach Vorgaben der unteren Naturschutzbehörde weiter veredelt. Dazu gehörten u.a. eine Holzverschalung, 15 separate Fledermauskästen und auch ein Blechdach. Da der Standort des Containers für Fahrzeuge und Baumaschinen nicht frei zugänglich war, konnte das Material nur zu Fuß zum Bauort gebracht werden. Insgesamt dauerte der Umbau gut drei Wochen. Erst als alles fertig eingerichtet war, konnte mit den eigentlichen Bauarbeiten begonnen werden, denn die dort lebenden Fledermäuse wären sonst wohl aus ihrem gewohnten Umfeld vertrieben worden.



### Los geht's

Mitte Februar diesen Jahres wurde mit den Vorarbeiten für die Hauptmaßnahme begonnen: Die Erweiterung der Gleisfeldbeleuchtung. Dafür werden Rammrohre für gesamt 378 Beleuchtungsmaste gegründet – 322 Maste für niedrige Gleisgassenbeleuchtung (nGgB) mit einer Lichtpunkthöhe von 4 m, 15 Kippmaste mit einer Höhe von 10 m und 50 Kippmaste mit 14 m Höhe. Pro Tag werden mit unserer Movax-Ramme etwa 20 Rammrohre gegründet. Die Hälfte der Masten haben unsere Stahlbauer gefertigt. Die Abstände zwischen den nGgB betragen 20 m. Hinzu kommen noch 8000 m Kabeltrug, 56 Kabelschächte, 10 Gleisquerungen (Hohlschwellen), gut 7000 m Erdungskabel, etwa 7500 m Stromkabel und 5 Verteilerkästen. Nach erfolgreicher Erledigung dieser Arbeiten muss die alte Gleisfeldbeleuchtung noch zurückgebaut werden. Ende 2024 soll die Baumaßnahme abgeschlossen sein.



Während der Vorbereitungen für die nächsten Baustufen wurde festgestellt, dass die Gleisabstände eine Differenz von bis zu 6 cm aufwiesen. Bei einer Gleisfeldbeleuchtung muss der Gleisabstand mindestens 4,50 m betragen. So wurde für das Projekt ein zusätzlicher Auftrag für Stopfleistungen inkl. Wechsel von gesamt 204 Schwellen an die NTG Bau erteilt. Durch die Verschiebung der Gleislage war ebenfalls ein neuer Spannungsausgleich herzustellen (dies ist schon bei Verschiebungen ab 30 mm erforderlich), das heißt, die Schienen mussten mechanisch getrennt und wieder verschweißt werden.



Ende April sind die Stopfarbeiten mit Unterstützung der Firma Lasch GmbH Zwickau ausgeführt worden. Uwe gab uns eine kleine Einführung zu den Stopfarbeiten und gewährte uns auch einen Einblick in diese Vorgänge direkt aus der Stopfkabine ☺ Danke dafür.



Willst Du's genau wissen?

„Der Bereich des Bf Zwickau besitzt eine umfangreiche Gleisfeldbeleuchtungsanlage, die in Beleuchtungsgruppen unterteilt ist. Die Anlage wurde vor 1980 gemäß den damals geltenden Richtlinien und Vorschriften errichtet. Die Lichtpunkthöhen variieren zwischen 10 und 12 m. Als Leuchten wurden Pilzleuchten der VEB Feinwerktechnik Leipzig sowie Kofferleuchten der Firma Philips eingesetzt. Als Leuchtmittel kommen HQL- und NA-Lampen zum Einsatz. Die Steuerung der Beleuchtung erfolgt durch Helligkeitssensoren, welche an mehreren verschiedenen Unterverteilungen montiert sind, die wiederum als Einspeisung für die bestehenden Beleuchtungsanlagen fungieren. Als Beleuchtungsmaste wurden hauptsächlich Eingrabmaste eingesetzt. Im Bereich des Bf-Ost-kopfs (Stw W1) ist die Gleisfeldbeleuchtung bereits im Rahmen von ABS-Maßnahmen im Jahr 2004 erneuert worden. Im Bereich des Posten 26a und der Stellwerke W9, B10, W11, B13, R13 und W15 mit den Güterzugeinfahrgleisen, den Zugbildungsgleisen, der Lokabstellgleise, der Gleise im ehemaligen Bw, der Ladestraßengleise und der Güterzugausfahrgleise im Bereich Stw 1a ist die Gleisfeld- und Dienstwegebeleuchtung stark abgängig und dringend erneuerungsbedürftig. Im Bestand sind ca. 412 Mastleuchten vorhanden zuzüglich 3 Hochlichtmaste mit je ca. 15 Einzelflutlichtern. Der Gesamtleistungsbedarf im Bestand wird auf ca. 50 kW geschätzt.

- Auszug aus der Baubeschreibung/Vorbemerkung -



## ESTW REGIS-BREITINGEN – TREBEN-LEHMA



Sachsen-Franken-Magistrale



Die Sachsen-Franken-Magistrale geht für die Hasselmann Gruppe in die nächste Runde: Nachdem die Baustelle ESTW-A Neukieritzsch abgeschlossen wurde, konnte das Anschlussprojekt für die Region Leipzig gewonnen werden. Bereits seit 2016 führen wir als Gruppe gemeinsam Bahnbaumaßnahmen in dieser Region durch.

Die Vorbereitungen laufen seit Mitte April. Der Beginn der Bauarbeiten ist für Anfang Juni geplant. Etwa 4 Wochen später startet die erste heiße Phase, das heißt: 8 Wochen Totalsperrung auf dem Streckenabschnitt Regis-Breitungen – Treben-Lehma. Über diese erste Sperrpause werden wir in der nächsten Ausgabe der MAZ berichten.

### Überblick der Leistungen

- ca. 11.000 m Gleiserneuerung
- Neubau von 7 Weichen
- Neubau 2 Außen- und 1 Mittelbahnsteig á 155 m
- 1 Personenunterführung (PU) unter 2 Gleisen, 1 PU unter 1 Gleis mit 2 Aufzügen
- ca. 2550 m Schallschutzwände
- Umfangreicher Tiefbau mit Bodenaustausch und PSS (Planumsschutzschicht)
- Bodenverbesserung ca. 25.000 m<sup>3</sup>
- Baustraßen und Zufahrten ca. 30.000 m<sup>2</sup>
- ca. 8.900 m Entwässerung
- ca. 16.000 m Kabelgefäßsystem inkl. ca. 64.000 m Kabelverlegung
- ca. 4.600 m<sup>2</sup> Baugrubenverbau
- Georadaruntersuchung ca. 2.000 m<sup>2</sup>
- die Ausführungsplanung und Vermessungsleistungen

Diese Leistungen werden überwiegend unter Aufrechterhaltung eines eingleisigen, elektrischen Eisenbahnbetriebes gebaut. Das Ende der Baumaßnahme ist für Mitte 2027 geplant. Wir freuen uns auf ein schönes und erfolgreiches Bahnbauprojekt!

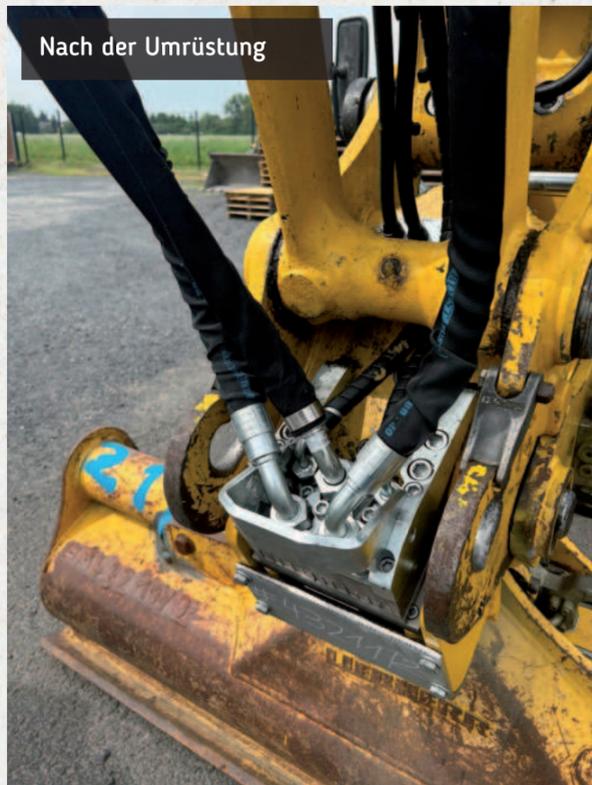
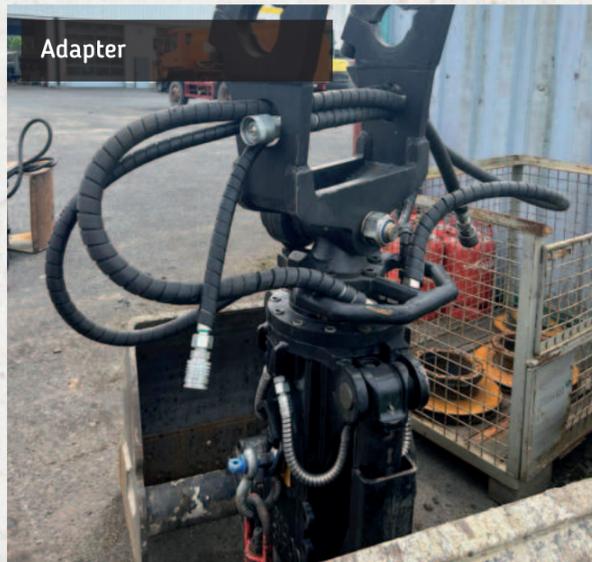


## MODERNISIERUNG UNSERES MASCHINENPARKS – DAS NEUE SCHNELLWECHSELSYSTEM LIKUFIX

Das System LIKUFIX wurde von der Firma Liebherr entwickelt und ist seit mehr als 5 Jahren auf dem Markt zu finden. Dabei macht das System LIKUFIX ein sicheres und schnelles Wechseln von Anbaugeräten an Baggern, Radladern und Zweivegetechnik per Knopfdruck möglich, ohne dass der Fahrer die Kabine verlassen muss. Dies spart Zeit und erhöht nebenbei die Sicherheit des Anwenders enorm.

### Wie funktioniert LIKUFIX?

LIKUFIX ist ein hydraulisches Schnellwechselsystem, das eine nahtlose Verbindung zwischen der Maschine und dem Anbaugerät ermöglicht. Dabei gibt es zwei Komponenten: die hydraulische Kupplungseinheit und die mechanische Verriegelung. Die hydraulische Kupplungseinheit ermöglicht den automatischen Anschluss und die spätere Trennung der hydraulischen Leitungen. Danach wird automatisch die mechanische Verriegelung aktiviert. Diese sorgt für eine sichere und feste Verbindung zwischen den Teilen. Und das alles per Knopfdruck und ohne das altbewährte "Bolzen klopfen" und das Lösen von Schläuchen.



### Idee und Initiative

Die Idee, den eigenen Maschinenpark mit neuen Schnellwechselsystemen auszustatten, geisterte schon gut drei Jahre durch die Werkstatt. Anfang 2023 wurde es dann konkret und man entschied sich nach reiflichen Überlegungen für das System LIKUFIX von Liebherr.

Dabei war es uns wichtig, auf Vorhandenem aufzubauen, denn die komplette Grundausstattung war ja bereits vorhanden und musste nur noch technisch aufgerüstet werden. Im Oktober 2023 war der Prototyp zusammen mit der Firma Feikert entwickelt.

Ziel war es, ein Bauteil zu entwickeln, welches eine geringe Bauhöhe besitzt und nicht zu schwer ist, denn die Arbeitshöhe ist auf unseren Baustellen meist begrenzt, aber gleichzeitig sollten alle Funktionen voll erfüllt sein. Echt knifflig.

Nach einer Testphase konnte der Umbau im Februar 2024 beginnen. Leider verzögerte sich der Projektstart aufgrund von Lieferschwierigkeiten und der Abschluss der Arbeiten zieht sich bis Mitte des Jahres 2024.

### Ablauf der Umrüstung

Die hydraulischen Schnellwechsler wurden an den Maschinen montiert, dabei wurde das "Herzstück" mit der gesamten Technik im vorderen Teil der Maschine angebracht.

Als die Hydraulikschläuche erneuert und auch das ein oder andere Bauteil ausgetauscht waren, standen gut zwei Arbeitstage auf der Uhr. Auch die Anbaugeräte waren auf den neuesten Stand der Technik zu bringen, damit das Ganze reibungslos funktionieren kann. Dazu wurde das eigens für diesen Zweck angefertigte Adapterteil an die Anbaugeräte montiert und sauberlich mit den Aufnahmen und Schläuchen abgestimmt. Perfekt!

### Erste Rückmeldungen

Die Investitionen haben sich gelohnt! Die bisherigen Rückmeldungen, die wir von Euch erhalten haben, sind durchweg positiv. Die neue Technik ist für alle eine große Erleichterung. Der größte Vorteil ist die drastisch verkürzte Umrüstzeit der Maschinen. Unsere Baustellen sind meist sehr komplex und haben unterschiedliche Anforderungen, so dass sich die Geräte flexibel anpassen müssen. Aufgrund der Bedingungen auf den Baustellen müssen die Anbaugeräte teilweise bis zu zehnmal am Tag gewechselt werden. Früher dauerte ein Wechsel etwa 20 Minuten. Heute kann ein Anbaugerät bereits nach einer Minute wieder voll einsatzbereit sein. Das ist eine deutliche Steigerung der Effizienz und der Effektivität.

### Danke!

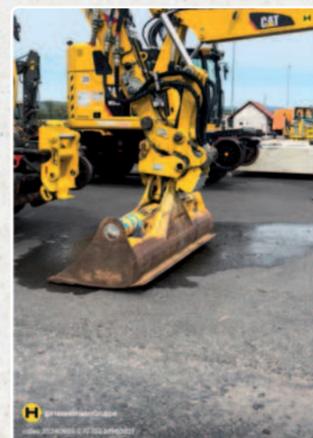
Dieses Projekt wurde zusammen mit den Firmen Nagel, Liebherr und Feikert geplant, erprobt und realisiert. Für die tolle Zusammenarbeit bedanken wir uns herzlich. Aber auch ohne die Initiative und die pfiffigen Ideen der Kollegen unserer Werkstatt wäre dieses Projekt gar nicht möglich gewesen. Das ist einen besonderen Dank von uns allen wert.

### Überblick der Leistungen

- Umbau aller vorhandenen Maschinen mit SW33 auf SW33-5
- Neukauf Maschinen auf SW33-9
- Jede Maschine hat mindestens 3 Anbaugeräte.

#### Verhältnis der Anbaugeräte:

- 1/4 mechanisch, wie z.B. Löffel
- 3/4 hydraulisch, wie z.B. Greifer, Grabenraumlöffel

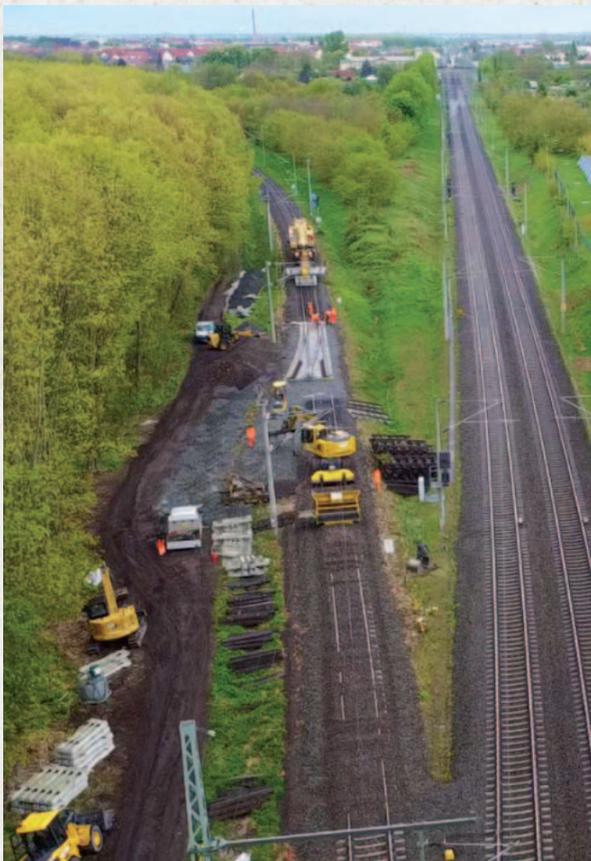


# GLEISERNEUERUNG DELITZSCH

## KNAPPE BAUZEIT, HARTE KERLE UND KLUGE LOGISTIK



Am 20.04. übernahm die NTG Bau die vom AG gefertigte Planung für dieses Projekt. Die Fertigstellung war für den 30.4. vorgesehen – also knapp 9 Tage für die gesamte Maßnahme, bei der gut 1.100 m Gleis umgebaut und mit einer sogenannten Weiche EW190 (einfache Weiche) versehen werden sollte. Der gesamte Bauabschnitt befindet sich dort im Dammbereich und ist nur gleisgebunden erreichbar. Das machte dieses kleinere Projekt so besonders. Die Herausforderung bestand darin, die kurze Strecke aufgrund der Schalttechnik von Oberleitung und Weichen in drei Abschnitte zu unterteilen.



### Vorplanungen mit Hindernissen

Ausgeschrieben waren die Umbauarbeiten im Fließbandverfahren (Umbauzug). Nach Betrachtung der Ausschreibung und den örtlichen Bedingungen stellte sich heraus, dass dies nur schwer umsetzbar ist. So entschieden wir uns, dem AG ein Nebenangebot für die Ausführung auf konventionellem Wege vorzulegen. Mit 3 Zweigegebaggern wurde das Ganze nun in Angriff genommen. Und pünktlich, nach nur 2 Tagen (24.04., 10:30 Uhr), waren 1.470 Schwellen gewechselt. Geplant war auch, bei diesem Projekt auf Wochenendarbeit und Nachtschichten zu verzichten. Wegen einiger unvorhersehbarer technischer Probleme, die seitens der Bahn nicht bedacht waren, musste der Bauablauf mehrfach umgestellt werden. Um nun rechtzeitig fertig zu werden, waren also doch mehrfach Tag- und Nachtschichten sowie auch ein Wochenendeinsatz unserer Gleisbauer notwendig.

### Weitere Herausforderungen

Die Rückbaustoffe wie etwa Altschienen, Kleineisen, Altschotter und Schwellen blieben Eigentum der DB. Bestandteil des Bauvertrages war es, das Altmaterial auf einen zugewiesenen Lagerplatz zu bringen. Diese BE-Fläche sollte am 17.04. verfügbar sein. Doch sie war – versehentlich – zweimal vergeben worden an ein benachbartes Projekt und die Ablagerung aller Ausbauteile schien unmöglich. Auch die Eingleisstellen waren nicht (mehr) vorhanden, Oberleitungen an Alternativplätzen konnten nicht ausgeschaltet werden.

In den ersten drei Tagen wurden sehr viele organisatorische und logistische Abstimmungen mit der Projektleitung getroffen. Mit kühlem Kopf und klarer Ausrichtung auf Ergebnisse waren schnell Lösungen gefunden: Eine Einigung mit anderen Baufirmen, deren Eingleisstellen nutzen zu können und die Einigung, Teile der doppelt vergebenen BE-Flächen gemeinsam abgestimmt zu nutzen. Um die verbleibende kurze Bauzeit so effektiv wie möglich zu gestalten und manch verlorene Zeit wieder aufzuholen, wurden von der Firma KBB 32 Res-Wagen nebst LOK geordert, um weiteres Material auf diesen Wagen zu lagern bzw. zeitnah und gleisgebunden ohne erneutes Umladen zu entsorgen.

### Alles auf Lösung

Die bisherige Strecke hatte B66 Schwellen mit einem Abstand von 60 cm. Die Ausschreibung sah einen Schwellenwechsel mit B70 Schwellen und einem Abstand von 65 cm vor. Vor und nach der Weiche B90 Schwellen. Ursprünglich sollte die Weiche „im Loch“ gebaut werden. Dafür wäre auch genügend Zeit gewesen, wenn alles nach Plan gelaufen wäre. Um die verlorene Zeit aufzuholen, entschied man sich, die Weiche vorzumontieren. Verbaut wurde eine EW 190 mit einer Länge von gut 27 m. Das schwerste Teil wiegt um die 12 Tonnen. Alles wurde mittels Gleiskran eingehoben. Eine Weiche besteht aus mehreren Teilen: Einer Zungenpartie, an der sich der Stellmotor befindet, aus einem Mittelstück und dem Herzstück der Weiche, an dem sich die Fahrwege trennen.

Die Randwege rechts und links neben den Gleisen sollten mit einer Breite von 80 cm hergestellt werden. Auf der Strecke befinden sich 2 Brückenbauwerke, deshalb war der Randweg am Dammbereich mittels Verbau anzugleichen – mit einer Breite insgesamt 30 m. Der FC-Schotter (Gleischotter in Bahnwagen) wurde mit einem Arbeitszug der Firma ITL angeliefert.

Aus dem Bauablaufplan, der von der NTG Bau erstellt wurde, ist zu entnehmen, wann genau Materialien antransportiert und eingebaut werden und auch, welche Gewerke wann und wo zum Einsatz kommen. Bei dieser Maßnahme galt es, eine recht komplexe Logistik zu beachten, denn es handelte sich hier um eine eingleisige Strecke, eine, bei der man auch nur von einer Seite einfahren kann. Es musste alles genauestens geplant sein, um sich nicht gegenseitig zu behindern.

### Jeder Abschnitt eine Herausforderung

Eine Bettungsreinigungsmaschine (BRM) kann nur in einer Arbeitsrichtung arbeiten. Daher muss von vorneherein ganz klar sein, in welcher Arbeitsrichtung sie zum Einsatz kommen soll. Die BRM der Fa. MGW sollte am 24.04. einsatzbereit ankommen. Der Beginn war für 13.00 Uhr vorgesehen. Doch die Strecke von Leipzig war nicht in der Betra aufgenommen worden, so dass die Maschine nicht in der richtigen Arbeitsrichtung ankam. Das bedeutete in diesem Fall, dass eine riesige Drehfahrt nachts und kurz vor dem Einsatz im umliegenden Streckennetz erfolgen und auch die Reihung neu geordnet werden musste. Dazu waren etliche Abstimmungen mit Fahrdienstleitern, Lokführern, technisch Berechtigten etc. zu treffen. Die 300 m lange Maschine musste zudem in Gleisen rangiert werden, die eigentlich für andere Arbeiten vorgesehen waren. Um 17:00 Uhr konnte endlich mit der Reinigung begonnen werden.

Im Baugleis gibt es 2 Brückenbauwerke mit einer Breite von 3,90 m zwischen den Kappen. Da die Bettungsreinigungsmaschine eine Arbeitsbreite von 4,20 m hat, mussten vor den Brücken zudem noch sog. „Einfädellöcher“ hergestellt werden. Die 300 m lange Maschine muss nämlich vor und nach dem Beginn der Reinigung ihre Förderkette ein- bzw. ausfädeln. Dies dauert jeweils knapp 2 Stunden. Der Schotter im Brückenbereich wurde durch unsere kleine Schotterreinigungsanlage konventionell im Zuge des Schwellenwechsels gereinigt. Die Verladung der Altschwellen war zeitlich nicht mehr drin. Sie wurden neben dem Gleisbereich abgelegt und werden dann später herausgebracht. Eine weitere Sperrpause ist Ende September vorgesehen.



### Wie am Schnürchen

Nach der Bettungsreinigung folgte der erste Hebe- und Verdichtgang wie auch die erste Stabilisierung, um die Gleislage anzugleichen. Im Anschluss hieß es: Schienen entladen. Langschienen (120 m) wurden angeliefert und unterstützt von der Firma Frank Schmidt GmbH mittels EMD abgezogen. Ein EMD ist für das simultane Entladen von zwei Langschienen unter Einhaltung der zulässigen Biegeradien zwischen den Schienen bzw. auf die Schwellenköpfe eines bestehenden Gleises ausgelegt. Und der Schienenwechsel startete. Die Altschienen wurden nach dem Einbau der Neuschienen mit unserem Schienenknacker auf 5,5 m gekürzt. Dies geht bei kopfgehärteten Schienen nicht ohne gefährliche Absplittungen. Zu den jeweiligen Anschlussgleisen wurde mit einem Trennschneider geschnitten. Anschließend wurde noch Verfüllschotter eingebracht und die zweite Stabilisierung mit der Stopfmaschine der Firma Lasch inkl. SSP (Schotterpflug) vorgenommen. Somit war die Gleisgeometrie wiederhergestellt. Der Weichenabzweig wurde konventionell mit Zweigegetechnik gerichtet.

### Zum guten Ende

Ganze 1,5 Tage verliehen nun noch, um knapp 2000 m Randwege mit dem Verbau und den Schweißarbeiten (Neutralisierung oder auch Spannungsausgleich) durchzuführen. Die Schweißungen müssen etwa alle 120 m an den Stößen zwischen den Langschienen und in der Weiche erfolgen. Beim Einbau der Neuschienen muss darauf geachtet werden, dass die Schienenstöße nicht auf einer Schwelle, sondern zwischen zwei Schwellen liegen. Auch müssen die Passstücke vor und nach der Weiche verschweißt werden. Hier kam das Thermitschweißen zum Einsatz, über das wir in der nächsten Ausgabe berichten werden. Danach blieb uns ein halber Tag, um alle noch anfallenden Arbeiten bis zur Gleisfreigabe zu erledigen. Dazu zählten die Feinarbeiten an den Randwegen, das Wegräumen der Werkzeuge aus dem Baufeld, das profilfreie Deponieren der Altschwellen entlang der Strecke (Abstand zum Gleis) bis hin zu den Arbeiten der Leit- und Sicherungstechnik (LST), dem Anbau der Erdungen und das Anpassen aller elektrischen Anlagen mit den Stellwerken.

### Geschafft

Dienstag 30.04. morgens 4 Uhr rollten die Züge wieder. Ganz gleich, wie stressig es manchmal zuzugehen scheint. Echte NTGler sind Gleisbauer, die stets einen kühlen Kopf bewahren und sich durch nichts aus der Ruhe bringen lassen, denn sie wissen genau: Am Ende schaffen wir immer ALLES – eben weil wir eingespielte #Teampayer sind!



# INTERVIEW

## MAL GANZ PERSÖNLICH ...

Im Gespräch mit Sarah Hantsche

**Alle kennen ihn**, unseren Florian Bicking, der auch auf den Spitznamen „Lotte“ hört. Florian ist 32 Jahre jung, ein gebürtiger Obersuhler und durch und durch ein Hasselmann. Sebastian Laun, damals noch Ausbilder bei Schade & Sohn, erkannte die Qualitäten dieses besonderen Auszubildenden zum KFZ-Mechatroniker und ließ daher auch nicht locker, bis Florian ihm zu Hasselmann folgte. Das war 2015. Eigentlich wollte Sebastian ihn für die Reparatur und Wartung von Kleingeräten gewinnen. Doch für Florian stand fest: Es mussten Großgeräte sein. Auch gut. Ja sogar sehr gut. Denn das war und ist Florians eigentliches Element. Schon mit 19 Jahren hatte er seinen LKW-Führerschein gemacht. Die Großgeräte faszinieren ihn eben, auch weil manche Macken und viele Störungen dieser Maschinen meistens im Kleinen, im Detail zu finden sind. Genau das Richtige für ihn. Das liegt ihm: Probleme ganz pragmatisch angehen und dabei Lösungen zu finden.

### Meister-Gen

Dieses immense fachliche Potenzial und ein „gewisses Talent“ sollten unbedingt gefördert und für Hasselmann auf lange Sicht gesichert werden. Sebastian Laun war fest davon überzeugt, dass in Florian ein Meister-Gen schlummerte. Und so setzte er alles daran, ihn zu überzeugen, seinen KFZ-Meister zu machen. Berufsbegleitend in Gotha. Das ist echt nicht ohne. Tagsüber in der Werkstatt und im Baustelleneinsatz. Und dann dienstags und donnerstags ab 18.00 Uhr die Schulbank drücken, mit Fächern zur Auszubildereignung, zur Buchhaltung und zu sonstigen Themen mit mehr theoretischen Inhalten. Später kam freitags und samstags noch der fachpraktische Unterricht hinzu. Manchmal belegte Florian auch montags und mittwochs noch zusätzlich Buchhaltungskurse, um schneller ans Ziel zu gelangen. Nach genau einem Jahr und zwei Monaten hatte die Hasselmann Werkstatt einen frischgebackenen KFZ-Meister in den eigenen Reihen.

### Praktische Meisterprüfung

Gerne erinnert sich Florian an seine praktische Meisterprüfung zurück. Dabei werden die Absolventen zum KFZ-Meister üblicherweise an einem PKW geprüft. Florian wollte sich „standesgemäß“ an einem Zweibegebagger prüfen lassen. Die Prüfer staunten nicht schlecht, als Florian, unterstützt von seinen Hasselmann Kollegen, mit dem schweren Gerät auf dem Tieflader zur Prüfung kam. Doch der besondere Aufwand hat sich voll ausgezahlt – und ist für Florian bis heute wegweisend.

### Abwechslungsreich und praxisnah

Auf die Frage, was Florian bei Hasselmann besonders gefällt oder ihm in guter Erinnerung geblieben ist, fiel ihm auf Anhieb kein direktes Beispiel ein, auch weil, wie er begeistert erzählt, es über die ganzen Jahre so viele schöne, spannende, aufregende und abwechslungsreiche Einsätze gewesen sind. Auf seinem Laptop hat er einen ganzen Ordner angelegt mit etlichen Baustelleneinsätzen und Erlebnissen. Hier huscht ein Strahlen über sein Gesicht. Besonders behalten hat er den Tag, an dem er morgens schon um 7 Uhr in Frankfurt zum

mit Florian Bicking –  
Meisterliche Maßstäbe

Baustelleneinsatz war, mittags wieder zurück in Berka und gleich wieder weiter nach Rosenheim musste, weil dort ein eigener LKW auseinander gefallen war. Das war einer der prägenden Tage, echt hart in der Sache aber im Ergebnis höchst lohnend. „Was muss, das muss!“, fügt Florian verschmitzt hinzu.

Und das gilt für alle Beispiele, die Florian dann noch aufzählt, die hier zu erwähnen der Platz aber leider nicht ausreicht. Ob es das Rammen mit Marco Schlägel in Frankfurt war oder die ersten Kranstunden beim Aufbau eines Baucamps in Frankfurt oder das Desaster mit dem Prototyp einer BOMAG-Fräse, das Florian meisterlich in den Griff bekommen hat. Damit hat er sich bei BOMAG einen richtig guten Namen gemacht. Beim Kalkstreuer der „Marke Eigenbau“ war sogar ein Aufgebot von BOMAG in Berka vor Ort, weil sie von den innovativen Ideen bei Hasselmann schwer beeindruckt sind. Im vergangenen Jahr hat Lotte auch noch den Triebfahrzeugführerschein gemacht. Um einen ZWB, der mit einem Defekt im Gleisbereich steht, selbst bewegen zu dürfen, muss er den Triebfahrzeugführerschein nebst Zusatzbescheinigung besitzen, da er in dem Moment am Eisenbahnbetrieb teilnimmt. Wer kann das schon aufweisen, einen Meister, einen LKW-Fahrer und einen Triebfahrzeugführer in einer einzigen Person. Wenn mal irgendwo Not am Mann oder eine Urlaubsvertretung her muss: Auf Lotte ist Verlass. Und jeder weiß das und weiß es sehr zu schätzen. Und Florian selbst findet all die vielfältigen und abwechslungsreichen Einsätze einfach klasse. Ihm liegt das. Und das spürt man auch. Er ist ein Tüftler und Bastler, am liebsten zusammen mit den Kollegen der Werkstatt. Hier bauen sie immer wieder Geräte nach ihren Vorstellungen um. „Es muss bedienerfreundlich sein“, betont er und nennt diese Art der praktischen Arbeiten schmunzelnd „hasselmannifizieren“.

Vorschau  
Ausgabe 12

Ein Tag mit Peter Pingel



### Auch das noch

Privat gibt es ebenfalls viel Interessantes zu entdecken – mehr als nur ein „Grundrauschen“. So ist Florian zum Beispiel Mitglied bei der Feuerwehr in Obersuhl – auch das mit Rat und Tat als Zweiter Kassierer, als Gerätewart,



als Kreisausbilder für Maschinisten und als Zugführer bei Einsatzdiensten.

Die Pfadfinder und den Naturschutzverein unterstützt er als Gerätewart und musikalisch ist er auch noch. Bei der Obersuhler Blasmusik und im Posaunenchor spielt Florian Trompete. Unglaublich!

### Überraschend

Was man bei so viel Leidenschaft für Bautechnik erstmal so nicht vermuten würde: Florian besitzt vier eigene Bienenvölker. Erst im April hat er von zwei auf vier aufgestockt. Dabei geht es ihm nicht so sehr um den Honig. Der reicht schon aus für den Privatgebrauch und hier und da mal als Geschenk. Florian möchte eher etwas mit Bienenwachs machen. Seine „Völker“ stehen auf einer Streuobstwiese. Durch seine Mitgliedschaft im Naturschutzverein hatte er gute Kontakte. „Das ist das Einzige, was ich wirklich ganz für mich ganz alleine mache“, erzählt er beinahe bescheiden und fügt noch hinzu: „Damals hatten wir in der Schule eine Projektwoche zu diesem Thema und dadurch kam ich auf die Imkerei.“ Natürlich ist er hier auch engagiert im „Imkerverein Blumenstein“.

Das Haus in Obersuhl, in dem er mit seiner Partnerin lebt, saniert er ganz nebenbei auch noch. All das muss man erst mal unter einen Hut bekommen. Und dabei strengt es ihn nicht mal sonderlich an, sondern verleiht ihm viel Kraft und Inspiration. Florian ist ein Allrounder durch und durch. Ein Anpacker. Ein Macher. Ein Köhner. Ein echter Hasselmann.

Danke, für das schöne Gespräch ☺

## Neues von der LGM **LGM BAHNLOGISTIK**

Auch in 2024 ging es bei der LGM gleich weiter mit den Schulungen – die FIT-Schulung für Triebfahrzeugführer und Rangierbegleiter und das „Bauen unter Bahnbetrieb“ für Poliere und Bauleiter. Schon Ende Januar kam ein lebhaftes „Tagesgeschäft“ hinzu mit zahlreichen neuen Baustellen unserer Kooperationspartner. Das brachte eine Menge Einweisungstätigkeiten mit sich. Parallel dazu wurde im Februar die Ausbildung der neuen Triebfahrzeugführer gestartet, gemeinsam mit Train4Train. Im Mai konnten drei der Anwärter diese Ausbildung erfolgreich abschließen.



Herzlichen Glückwunsch Jordan-Gil Hartig, Dariusz Kica und Sebastian Kica.

Für den Bahnbetrieb in der Gruppe ist die Ausbildung von Guido Meinl (NTG) erwähnenswert. Hier geht es um eine Lizenz für das Durchführen von Fahrten im Zugleitbetrieb bei den Harzer Schmalspurbahnen (HSB). Guido hat dazu 20 Schichten mit einem Triebwagen der HSB im Regelbetrieb absolviert. Am 3. Mai 2024 legte er seine Prüfung mit Erfolg ab.



## COLAS RAIL – Werte, die uns wichtig sind

Unsere Werte sind es, die uns auszeichnen. Davon sind wir überzeugt bei COLAS Rail. Diese Werte sind wesentliche Faktoren der Kultur in unseren Unternehmen und damit unser höchstes Gut.

Unsere Werte „Respekt, Teilen, Wagen“ stehen im Mittelpunkt unseres Handelns. Diese Werte fließen in unsere Hauptstrategie ein und begleiten uns täglich bei der Verwirklichung unserer Ambitionen.



### „Respekt“

Bei Colas Rail ist Respekt ein grundlegender Wert der Kultur im Unternehmen. Ob Respekt vor sich selbst, Respekt vor Mitarbeitern, Fürsorge für unsere Kunden und Partner oder Fürsorge für Umwelt und Gesellschaft – wesentlich für unser Handeln sind Vorbildlichkeit und Wohlwollen. Ethisches Handeln und die Gewährleistung der Sicherheit aller, die uns auf unseren Wegen begleiten, haben immer höchste Priorität.



### „Teilen“

Bei Colas Rail sind wir davon überzeugt, dass die Bündelung von Talenten und Ressourcen in all ihrer Vielfalt, ideale Voraussetzungen sind für Teamwork, für Fortschritt und für neue Ideen.



### „Wagen“

Colas Rail ist eine Tochtergesellschaft von Colas. Die Colas-Gruppe ist das Ergebnis von Innovationen, die den Straßenbau revolutioniert haben. Wir wagen es, stetig voranzukommen, neue Horizonte zu erkunden und uns neu zu erfinden. Daher wird es immer möglich sein, Ideen und Initiativen zu starten, sie umzusetzen und Werte zu schaffen, um damit die Bedürfnisse unserer Auftraggeber bestmöglich zu erfüllen.



## INTERNES



### AUF EIN WORT

Es freut mich zu erleben, wie COLAS Rail und die Hasselmann Gruppe weiter zusammenwachsen. Mir war bewusst, dass es kein Sprung sein konnte, sondern Schritt für Schritt gehen würde, denn beide Parteien waren und sind ja gerade durch eigene Werte zu dem geworden, was sie heute sind. Und doch möchte ich dafür werben, dass die COLAS Werte auch in der Hasselmann Gruppe ankommen und hier ihre Wirkung entfalten.

Ich habe sie auf dieser Seite noch einmal für uns vorgetragen: „Care, share, dare“. Das ist zu deutsch: „Respekt, teilen, wagen“. Zur Verdeutlichung, was wir als COLAS Rail darunter verstehen, versuche ich mich hier an einigen möglichen Übersetzungen.

Unter dem Wert „Respekt“ denken wir zuerst an den Umgang untereinander und auch den mit Partnern und Auftraggebern. Beim Wert „Teilen“ schwebt uns das Austauschen von Informationen vor, jenes „Mitteilen“, welches immer auch ein „Gönnen“ meint. Der Wert „Wagen“ steht bei uns für ein „sich trauen“, welches dann auch zum Zutrauen für andere werden soll.

Ich wollte mit diesen Wortspielen gern eine gemeinsame Verständigung in Gang setzen, ins Gespräch kommen zum Thema „Werte“, um es allmählich weiter zu vertiefen. Denn Werte sind uns äußerst wichtig.

**Euer Pierre-Olivier Boutin**  
Geschäftsführer  
Colas Rail Deutschland GmbH

## KOMMUNIKATION

WIR INFORMIEREN

## IM GESPRÄCH MIT MITARBEITERN – „HÖREN, WIE'S STEHT UND SEHEN, WAS GEHT“

Grundsätzlich stehen alle Vorgesetzten – auch die Geschäftsführer – für Mitarbeitergespräche zur Verfügung. Allerdings wird diese Möglichkeit im Arbeitsalltag eher selten genutzt. Aus diesem Grund haben wir ein strukturiertes und wiederkehrendes Verfahren eingeführt, bei dem künftig spätestens alle zwei Jahre mit jedem Mitarbeiter ein Gespräch geführt wird.

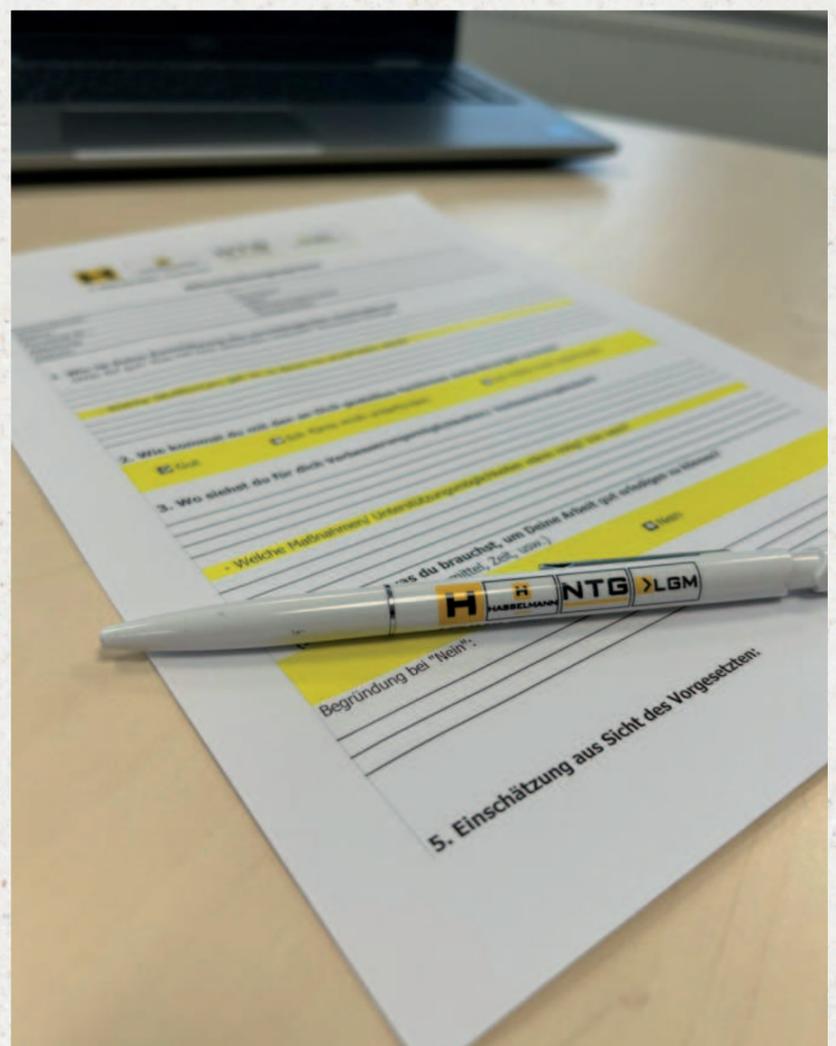
Mitarbeitergespräche sind wichtig, weil sie Raum und Zeit für einen ausführlichen Austausch bieten. Die Gespräche sollen vor allem Aufschluss über die aktuelle Stimmung im Unternehmen geben. Dies ist für den Arbeitgeber wichtig, da das Betriebsklima ein entscheidender Faktor für Motivation und Leistung ist.

Gleichzeitig haben die Beschäftigten die Möglichkeit, Fragen zu stellen, Kritik zu üben und Verbesserungsvorschläge anzubringen. So bieten die Gespräche einen echten Mehrwert für beide Seiten. Die rund 100 Gespräche, die wir Geschäftsführer Ende 2023 als ersten Schritt dieser Maßnahme mit Angestellten und Polieren geführt haben, wurden insgesamt sehr gut angenommen. Die Ergebnisse zeigten ein erfreuliches Stimmungsbild und spiegeln damit die aktuelle Grundstimmung in unserer Hasselmann Gruppe wider. Dies erklärt auch die guten Arbeitsergebnisse der letzten Monate. Zufriedene Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter stellen höhere Ansprüche an die eigene Leistung als solche, die sich unwohl fühlen oder gar unzufrieden sind.

Im Laufe des dritten Quartals 2024 starten wir die zweite Phase der Mitarbeitergespräche, in der nun mit allen Mitarbeitern der Hasselmann Gruppe gesprochen wird. Die jeweiligen Vorgesetzten

werden sich mit Euch in Verbindung setzen, um einen Termin zu vereinbaren.

Wir hoffen auf einen guten Austausch mit Euch und auch auf ein paar Hinweise, was bei uns noch verbessert werden kann, damit eine gute Stimmung und hohe Zufriedenheit auch weiterhin ein solides Fundament für unsere tägliche Arbeit bilden.



„740-Meter-Netz“ steht für ein Programm der DB AG. Es dient der Verbesserung der Schieneninfrastruktur im Güterverkehr. Um die Ladungskapazität wie auch die Nachhaltigkeit pro Güterfahrt zu optimieren, werden mehr Güterzüge mit einer Länge von 740m in Europa eingesetzt. Dieses Programms läuft bis 2030. Schwerpunkt ist die Einrichtung von Überholmöglichkeiten für Güterzüge solcher Längen.

Der Bahnhof Röblingen am See (Sachsen-Anhalt) ist ein zentraler Anlaufpunkt für Güterverkehr und von großer Bedeutung für den Seehafenhinterlandverkehr (SHHV).

Dieses Bahnbauprojekt erstreckt sich von Angersdorf bis Eisleben über insgesamt 26 Kilometer. Die Hasselmann Gruppe konnte dieses Projekt als „Arbeitsgemeinschaft Bahnhof Röblingen“ gewinnen. Es wird das bisher größte der Hasselmann Gruppe sein! Die Bauzeit ist aktuell bis Ende 2026 geplant.

# GÜTERVERKEHRSPROJEKT „740 METER-NETZ“

## RÖBLINGEN AM SEE – BAHNHOF

### Bauleistungen im Überblick:

- Ausbau jetziges Gleis 4 (künftig Gleis 3) auf eine Nutzlänge von 740 Meter
- Verschiebung der Gleise 7 bis 10 innerhalb der bestehenden Gleisanlage um bis zu 10 Meter
- Gleiserneuerung in den Bahnhofsbereichen inkl. Rückbau
- Verlegung von 20 Weichen
- Errichtung neue Zentrale für Elektronische Stellwerkstechnik (ESTW-Technik)
- Neubau Oberleitungsanlage inkl. Masten sowie Rückbau Alttechnik
- Errichtung neue Gleisfeldbeleuchtung (ca. 150 Beleuchtungsmaste)
- Optimierung Baulogistikbereich und Abstellanlage
- Neubau 2 Bahnübergänge
- Neubau ESTW Teutschenthal
- Neubau ESTW Röblingen
- Neubau 1 Entwässerungsdurchlass

Diese Leistungen beinhalten Erdbauarbeiten zur Bodenstabilisierung und den Neubau der Tiefenentwässerung. Auch werden auf der 26 km langen Strecke Kabeltiefbauarbeiten ausgeführt sowie neue Gleisquerungen und Kabeltrassen errichtet.

Die erste Sperrpause dieses Projekts fand bereits vom 24. Mai bis 7. Juni 2024 statt. Während dieser Zeit wurden knapp 60 Gleisquerungen errichtet. Markus Schmidt sagte, dass es wohl die bisher größte Einweisung war, die er jemals durchgeführt hat. Wir danken allen beteiligten Kollegen für die bisher geleistete Arbeit!

Die weiteren Entwicklungen werden wir aufmerksam begleiten und natürlich auch von Zeit zu Zeit berichten!



# KREATIVES

## SPIEL UND SPASS

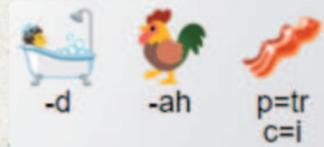
# PUNKTE RÄTSEL

Löse jedes Rätsel. Jedes Lösungswort bzw. Lösungsreihe ergibt eine Verbindung zwischen den Punkten. Die einzelnen Rätsel haben nichts miteinander zutun!  
Sende uns das fertige Bild ein.

1. In welchen Jahren wurden die Europameisterschaften und die Weltmeisterschaften von Deutschland gewonnen? Sortiere aufsteigend nach Jahren und verbinde die Punkte im Bild!



2. Löse das Rätsel und verbinde die Buchstaben des Lösungswortes. Vorsicht, alle Buchstaben werden klein geschrieben!!



3. Logikrätsel: Welcher der dargestellten Figuren sind Würfelnetze und ergeben einen geschlossenen Würfel? Kreuze die richtige Antwort an und verbinde die Punkte im Bild.

Ja	A1 <input type="checkbox"/>	C3 <input type="checkbox"/>	E1 <input type="checkbox"/>	F1 <input type="checkbox"/>	A3 <input type="checkbox"/>	C1 <input type="checkbox"/>	C2 <input type="checkbox"/>
Nein	A2 <input type="checkbox"/>	D4 <input type="checkbox"/>	B3 <input type="checkbox"/>	B2 <input type="checkbox"/>	B1 <input type="checkbox"/>	D2 <input type="checkbox"/>	F3 <input type="checkbox"/>

4. Was muss man nicht mehr händisch klopfen, weil es nun durch die Umrüstung des Maschinenparks voll automatisch geht? Das gesuchte Wort hat eine Anzahl von 6 Buchstaben.  
Vorsicht, alle Buchstaben werden groß geschrieben! Verbinde die Punkte in dieser Reihenfolge in dem Bild.



5. Vervollständige die Reihe, bis du auf insgesamt 20 Zahlen kommst. Verbinde diese Punkte dann im Bild.



x 11

## Lösung von:

Trage bitte Vor- und Nachnamen ein

SEI DABEI! +++ unser Punkterätsel verbinden +++ mit dem Handy fotografieren +++ per WhatsApp an Sarah Hantsche: 0173 5798158 +++ Gewinner werden unter den Einsendenden verlost +++ der Rechtsweg ist ausgeschlossen +++ Teilnahme nur für Mitarbeiter der Hasselmann Gruppe +++ Einsenden bis 31.07.2024

1. Preis: Einkaufsgutschein im Wert von 100€
2. Preis: Einkaufsgutschein im Wert von 50€
3. Preis: Hasselmänner Überraschungstüte

## BASTELSPASS FÜR DIE GANZE FAMILIE

Wer gerne malt oder bastelt ist hier genau richtig! Habt Ihr Kinder, Enkelkinder oder weitere kreative Familienmitglieder? Dann sendet uns gerne Euer Kunstwerk zu, egal ob gemalt oder gebastelt. Wir werden jede Einsendung mit einem kleinen Geschenk belohnen.

Das Thema für diese Ausgabe ist: BAHN UND NATUR  
Einsenden bis 30.09.2024



## PREMIERE: TAG DES OFFENEN GEWERBEGEBIETS



## INTERESSANTES

VON HASSELMÄNNERN  
FÜR HASSELMÄNNER



Fotogalerie

Aha – Momente und große Augen prägten den 8. Juni 2024, als wir im Zuge des ersten „Tag des offenen Gewerbegebiets“ unsere Tore und Türen an unserem Hauptstandort der Hasselmann GmbH in Berka/Werra für jedermann geöffnet haben, um zu zeigen, was wir alles als Hasselmann Gruppe können.

Für uns war es ein willkommener Anlass, wieder mal auf das Firmengelände einzuladen und dort ein buntes Fest für Groß und Klein mit vielen interessanten, spannenden Aktionen zu feiern – und natürlich auch mit passender Bewirtung für Jung und Alt.

An acht Stationen rund um das Thema „Bahnbau“ wurde so einiges gezeigt. So waren u.a. zwei Zweigegebagger mit diversen Anbaugeräten auf dem Gleis unterwegs. Es wurde kräftig Lärm gemacht – und gezeigt, was wir so alles machen und können – von Rammen über Trennen bis hin zu Schrauben und Brennen.

Unsere Kleinsten konnten sich auf unserem Sandberg so richtig austoben. Großen Spaß hatten sie dabei, einige tief verbuddelte Schätze mit Schaufel und Sieb auszugraben. Besonders begeistert aber hat die kleine Dampflok mit Mitfahrerbank (Spurbreite 25 cm) von Marian Heinlein, auf der sie eine abenteuerliche Mitfahrt live erleben konnten.

Auch bestand die Möglichkeit, bei einem Geschicklichkeitsspiel mit einem Mini-bagger ein Baggerzertifikat zu erwerben. Außerdem konnte man sich an unserem Simulator für Zweigegetechnik versuchen. Dazu waren kleine Aufgaben zwischen Signalen und Befehlen zu erkennen und zu lösen.

Am Infostand ergaben sich zahlreiche gute Gespräche mit unseren Besuchern, dabei informierten wir über die Firmengruppe sowie den Einsatz im Bereich des Bahnbaus. Auch Fragen nach den vielfältigen Karrieremöglichkeiten wurden beantwortet.

Natürlich gab es auch ordentlich zu essen und zu trinken. Der FoodTruck von „FoodFahrabrik“ aus Schwalmstadt verköstigte Gäste und Mitarbeiter mit hausgemachten Burgern und Pommes. Wer noch Süßes wollte, konnte am Waffel und Crepes Stand nach Lust und Laune zugreifen.

Auch musikalisch war einiges zu hören. Die fünfköpfige Band „Hut ab!“ aus Alfeld begeisterte die Zuhörer nach dem Motto „Wünsch dir was, dann spielen wir das“. Mit Trompete, Akkordeon, Kontrabass und Schlagzeug verzauberten sie das Publikum ganz ohne Steckdose und Noten. Dabei blieb kein Wunsch unerhört, Rock, Pop, Dixieland und die altbekannten Oldies waren für die Musikanten kein Problem.

Bei schönem Wetter war dieser Tag für alle ein besonderes Erlebnis. Das macht Lust auf mehr. Da solch ein Tag nur als Teamleistung gelingen kann, gilt ein besonderer Dank allen Kolleginnen und Kollegen, die sich mit Herz und Hand beteiligt haben. Vielen Dank dafür!

### INTERNES & KOMMUNIKATION



#### Glückwünsche:

**RENTENEINTRITT / PRÜFUNGEN / WEITERBILDUNGEN:** Jordan-Gil Hartig, Sebastian Kica und Dariusz Kica zur bestandenen Prüfung zum Triebfahrzeugführerschein +++ Sebastian Kliem-Robra, Tino Porst, Toni Gose und Sebastian Kica zur bestandenen Vorarbeiterprüfung +++ Robert Hühn zur bestandenen Ausbildung zum Baugeräteführer +++ Nils Michel und Peter Pingel zum Bachelor Abschluss Bauingenieurwesen +++ Marvin Kurtz zur bestandenen Prüfung zum Land- und Baumaschinenmechaniker +++ Gerd Barthel, Bernd Schäffner und Michal Szostek zum Eintritt in den wohlverdienten Ruhestand **JUBILÄEN:** 30 Jahre: Gerald Richwien, Heiko Hennecke +++ 25 Jahre: Uwe Dittmann, Martin Herz, Michael Busse +++ 20 Jahre: Helmut Voss +++ 15 Jahre: Dieter Börner +++ 10 Jahre: Kevin Naumann, Jörg Neumann, Detlef Hebig +++ **GEBURTSTAGE:** 60. Geburtstag: Ralf Ehrholdt, Matthias Wittig, Michael May, Jörg Rausch, Miroslaw Zielonka, Marian Pauls, Frank Metzner, Lutz Riemann, Uwe Engel +++ 50. Geburtstag: Holger Hartleb, Mark Reichelt +++ 40. Geburtstag: Andrzej Turski, Michael Große, Marcus Küttner +++ 30. Geburtstag: Mariusz Wrzesinski, Florian Schumann +++

### Wir begrüßen ganz herzlich als neue Hasselmänner:

#### HASSELMANN

Ute Kaiser  
Franco Böhme  
Mario Krömer  
Frank Fahrig  
Piotr Baniak  
Moawya Krij  
Amanda Genzel  
Enrico Schubert  
Sebastian Gatz  
Fitim Kelmendi  
Bojan Vladislavljovic  
Patrik Kica  
Krzysztof Kica  
Sarah Thomas  
Marko Häbelbarth  
Wojciech Gburski  
Aleena Charly  
Melina Schöneburg  
Nikola Palian

#### NTG BAU

Andreas Kaufhold  
Jens Haupt  
Uwe Engel  
Peter Schmidt  
Mariusz Bryndza  
Marcin Majewski  
Andreas Stange  
Jasmin Timmel  
Krejca Jiri  
Justin-Tim Bistry  
Piotr Mika  
Erik Urban  
Marcin Mika  
Robert Mika  
Marcel Wernecke

Reinigungskraft  
Schweißer  
Baufacharbeiter  
Baufacharbeiter  
Bauwerker  
Abrechner  
Abrechner  
Hausmeister  
Baufacharbeiter  
Bauwerker  
Vermesser  
Elektriker  
Elektriker  
Reinigungskraft  
Baufacharbeiter  
Baufacharbeiter  
kfm. Angestellte  
kfm. Angestellte  
Baumaschinist

Baufacharbeiter  
Baufacharbeiter  
Maschinist  
Bauleiter  
Bauwerker  
Bauwerker  
Bauwerker  
kfm. Angestellte  
Bauwerker  
Baufacharbeiter  
Bauwerker  
Bauwerker  
Bauwerker  
Bauwerker  
Bauwerker

Eintrittsdatum: 15.01.2024  
Eintrittsdatum: 01.02.2024  
Eintrittsdatum: 05.02.2024  
Eintrittsdatum: 19.02.2024  
Eintrittsdatum: 19.02.2024  
Eintrittsdatum: 01.04.2024  
Eintrittsdatum: 01.04.2024  
Eintrittsdatum: 01.04.2024  
Eintrittsdatum: 08.04.2024  
Eintrittsdatum: 23.04.2024  
Eintrittsdatum: 01.05.2024  
Eintrittsdatum: 13.05.2024  
Eintrittsdatum: 13.05.2024  
Eintrittsdatum: 21.05.2024  
Eintrittsdatum: 21.05.2024  
Eintrittsdatum: 24.05.2024  
Eintrittsdatum: 01.06.2024  
Eintrittsdatum: 01.06.2024  
Eintrittsdatum: 03.06.2024

Eintrittsdatum: 01.01.2024  
Eintrittsdatum: 01.02.2024  
Eintrittsdatum: 01.02.2024  
Eintrittsdatum: 05.02.2024  
Eintrittsdatum: 12.02.2024  
Eintrittsdatum: 12.02.2024  
Eintrittsdatum: 01.03.2024  
Eintrittsdatum: 01.03.2024  
Eintrittsdatum: 04.03.2024  
Eintrittsdatum: 01.04.2024  
Eintrittsdatum: 27.04.2024  
Eintrittsdatum: 01.05.2024  
Eintrittsdatum: 01.06.2024  
Eintrittsdatum: 01.06.2024  
Eintrittsdatum: 01.06.2024

## IMPRESSUM

#### 1. Herausgeber:



Hasselmann GmbH,  
An der Dornhecke 3,  
99837 Werra-Suhl-Tal

Handelsregister: 404463

Registergericht: Amtsgericht Jena  
Vertreten durch die Geschäftsführer:  
Oliver Schietrumpf, Oliver Philipps

Telefon: +49 (0) 36 9 22 / 4 06-0  
Telefax: +49 (0) 36 9 22 / 4 06-120  
E-Mail: info@hasselmann-gmbh.de

#### 2. Eigentümer:

Colas Rail Deutschland GmbH,  
An der Dornhecke 3,  
99837 Werra-Suhl-Tal

#### 3. Redaktionelle Verantwortung: Oliver Schietrumpf

#### 4. MAZ-Redaktionsteam:

Sarah Hantsche  
sarah.hantsche@hasselmann-gmbh.de  
Telefon: +49 (0) 173 5798158  
Lena Wagner  
lena.wagner@hasselmann-gmbh.de  
Telefon: +49 (0) 151 17128640

#### 5. Gestaltung:

HAHNDESIGN Ines Hahn, Steinfurt

#### 6. Bildnachweise:

Hasselmann GmbH, Pixabay, DB,  
Adobe Stock

#### 7. Erscheinungsweise:

halbjährlich

#### 8. Webseite:

www.hasselmann-gmbh.de

#### 9. Druck:

datamail  
Direktmarketing GmbH & Co. KG,  
Steinfurt