

NEUES
FÜR ALLE

HASSELMÄNNER

AUSGABE 12 / DEZEMBER 2024

H

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.

AUF EIN WORT



SCHWUNG HOLEN

- MIT UNSEREN LEITGEDANKEN



Ein bewegtes Jahr geht in diesen Tagen zu Ende. Es ist Weihnachten. Zeit für die Familie, für Erholung und Ruhe, für Besinnung auch. Besinnung meint Verinnerlichen. Nicht unbedingt Schwieriges. Im Gegenteil. Gerade was schön war und unvergesslich, sollte nochmals erinnert und als etwas Bleibendes verinnerlicht werden.

Bei uns in der Hasselmann Gruppe gab und gibt es immer viel Schönes. Besonders wert, es einmal in aller Ruhe auf uns wirken zu lassen, sind unsere Leitgedanken: **Eine Gruppe. Eine Leidenschaft: Bahnbau.**

Diese Begriffe leiten uns nicht erst seit der Überarbeitung unserer Webseite an. Sie begleiten uns schon lange. Vielleicht noch nicht in dieser Klarheit. Heute sind sie klar formuliert und stehen – wie auf einer Schnur gezogen – „weiß auf schwarz“ in verschiedensten Medien. Jedes dieser Worte drückt etwas Starkes aus – auch, dass sie in starken Satzzeichen stehen. Was will das sagen, wem und wozu?

Eine Gruppe:
COLAS = Hasselmann + NTG + LGM
Eine Gruppe sind wir schon seit unseren ersten Tagen als Hasselmann. Das haben alle immer so gelebt. Damals gab es zwar nur die eine Gesellschaft. Doch schon da haben wir als Teilgruppen zusammengewirkt: Gewerbliche nach Bereichen. Gruppen auf Montage. Kaufmännische nach Gebieten. Dann kam 2016 die NTG Bau dazu. Als eigenständige Einheit mit einem eigenen Bündel an Fertigkeiten und Fähigkeiten, allem voran im Gleisbau. Das war ein echter Glücksgriff, der sich bis heute tagtäglich bestätigt. Mit der LGM gesellte sich 2019 noch die Bahnlogistik hinzu. Jetzt konnten wir überzeugend von gebündelter Kompetenz sprechen.

Neben der Leistungstiefe war nun auch mehr Breite in den Angeboten möglich.

Das je eigene und gemeinschaftliche Arbeiten, das uns als Gruppe wie aus einem Guss gelang, führte über viele spannende Projekte zu immer neuen Erfahrungen – und damit zu einem über die Jahre stetigen Wachsen: Umsätze. Erträge. Beschäftigte in allen Bereichen. Equipment. Technik. Fuhrpark u.v.a. Das bleibt nicht unbeobachtet. Eines Tages dann lag eine Offerte von einem der führenden und international tätigen Eisenbahnkonzernen auf dem Tisch. COLAS Rail hatte sich vorgenommen, im deutschen Markt einzusteigen.

Das war eine schöne Auszeichnung für alles Bisherige unserer Gruppe. Mit dem Eintritt des neuen Gesellschafters Ende 2022 wurde das Ganze schlagartig noch einiges größer – mit entsprechenden Effekten in der Dynamik. Die aber waren und sind es wert, daran zu wachsen, neue Erfahrungen zu sammeln und so für größere Aufgaben aufzustellen.

Eine Leidenschaft

Zu der heute gut bekannten Hasselmann Gruppe mit COLAS Rail als alleinigem Gesellschafter an der Spitze gehören die eigenständigen Teilgesellschaften Hasselmann GmbH in Berka und Plauen, die NTG Bau GmbH in Breitenworbis und Dresden und die LGM Logistikgesellschaft mbH

in Berka. Sie alle teilen die eine große Leidenschaft für den Bahnbau. Und auch diese Begeisterung ist in Teilen durchaus eigen in ihrer Art und Weise. Das Gemeinsame aus all dem Verschiedenen aber macht die Leidenschaft noch brennender.

Bahnbau

Was schließlich der Bahnbau für uns als Hasselmann Gruppe ist, lässt sich an all den vielen internen Benachrichtigungen zu den einzelnen Projektfortschritten nachlesen und anschauen. Und wer die inzwischen 12 Ausgaben unserer Mitarbeiterzeitung durchblättert der kann in Texten und Bildern erleben, wie leidenschaftlich wir alle den Bahnbau leben und was uns noch so alles begeistert.

Eine Gruppe.

Eine Leidenschaft: Bahnbau.

Das ist unser gemeinsames Bestreben. Das ist die gemeinsame Ausrichtung. Das ist die Art und Weise, wie wir gemeinschaftlich arbeiten und wie wir die Arbeit leben wollen. Das ist das, was uns stark macht und was uns fest zusammenstehen lässt, wenn mal für Momente die Kräfte schwinden. Wir stehen füreinander ein und schaffen uns eine Zukunft, die uns sicher macht: Für uns und unsere Familien.

Viele Meldungen, die in dieser Zeit zu lesen oder zu hören sind, wirken widersprüchlich und verwirrend. Das liegt vor allem daran, dass die berühmten „Birnen“ mit „Äpfeln“ verwechselt werden. Tatsächlich leidet die Baubranche gerade unter einem gesamtwirtschaftlichen Abschwung. Gott sei Dank sind wir als Bahnbau nur ein Teilbereich der Baubranche, noch dazu einer, dem eine sehr gute und stabile Entwicklung in den kommenden Jahren prognostiziert wird. Untermauert wird das durch Investitionsplanungen im zweistelligen Milliardenbereich. Auf der Konzern-Webseite der Deutschen Bahn AG ist das gut nachzulesen. Dort heißt es: „Die Deutsche Bahn wird ihrer Verantwortung gerecht und stärkt die Schiene in Deutschland – für das Klima, für die Menschen, für die Wirtschaft und für Europa.“ Für uns als Gruppe, als Team, als Bahnbauer heißt das: Wir alle können in diesen Tagen unbeschwert Weihnachten feiern.

Im Neuen Jahr werden wir dann alles daran setzen, allerbeste Voraussetzungen zu schaffen, damit wir von diesem Kuchen nicht nur ein ordentliches Stück abbekommen, sondern es auch wirtschaftlich gut für uns nutzen können. Das geht nur gemeinsam und über manche Unterschiede hinweg. Lasst uns das Verbindende stärken und über Verschiedenes wieder leichter hinwegsehen. Das garantiert uns allen Sicherheit und Zukunft. Ich setze auf Euch.

Euer Peter
Geschäftsführer
Colas Rail Deutschland GmbH



Frohe Weihnachten
und ein schönes
Neues Jahr 2025

IN DIESER AUSGABE

Top-Artikel:

Thermitschweißen – Verbindungen schaffen	Seite 2
Drehvorrichtung für unseren Stahlbau	Seite 3
Mal ganz persönlich: Peter Pingel	Seite 5
Kleine Beiträge zur Unterstützung	Seite 6
Oktoberfest 2024	Seite 8

THERMITSCHWEISSEN – VERBINDUNGEN SCHAFFEN



Eine einzelne Schiene kann bei der Herstellung nicht unendlich lang sein. In Deutschland werden Langschienen verbaut, die i.d.R. bis zu 120 m lang sind. In anderen EU-Staaten, wie z.B. in Polen, werden sogar Schienenlängen von bis zu 210 m hergestellt und verbaut. Auch die Weichteile (sh. Artikel zum Weichenbau) müssen miteinander verbunden werden, welches in diesem Falle nur mit dem Thermitverfahren möglich ist. Ein Verfahren, das gegen Ende des 19. Jahrhunderts von Hans Goldschmidt entdeckt und patentiert wurde. Noch heute ist die Firma Goldschmidt Weltmarktführer des in Deutschland einzig zulässigen Vorgehens für das sichere Verbinden von Schienen. Aktuell werden die Thermit-Schienen-schweißungen für Schienenstoßschweißungen weltweit als Regelverfahren eingesetzt.

Bei diesem Verfahren ist das genaue Bemessen der Lücken zwischen den Schienen wesentlich. Eine Schweißblücke hat zwischen 23–26 mm. Die Bemessung erfolgt durch den Fachbauleiter Schweißen und ggf. durch den Schweißüberwacher. Wichtig ist auch die Berücksichtigung der Schientemperatur und der Witterungsver-



hältnisse beim Verbinden, denn Stahl dehnt sich bekanntlich bei Wärme aus und verkürzt sich bei Kälte. Wird das nicht beachtet, würde sich die Schiene im Sommer verformen oder die Schweißung im Winter reißen.

Im Sommer ist das Schweißen deshalb zumeist nur nachts möglich, denn die Schiene darf nicht wärmer sein als 40 Grad. In den kälteren Jahreszeiten können die Schweißungen auch am Tag durchgeführt werden. Die optimale Temperatur für das Thermitschweißen liegt zwischen 20–26 Grad. Beträgt die Temperatur zum Schweißzeitpunkt 15 Grad, bemisst sich die Differenz nach einer Formel von der Ist- zur Soll-Temperatur unter Berücksichtigung der Schienenlänge. Die Lücken werden dann mittels eines mechanischen Trennschnittes zwischen den Schienen hergestellt. Ein Schienen-Passstück muss eine Länge von mindestens 10,30 m (abhängig von der Streckenkategorie) besitzen. Die Schweißungen werden für gewöhnlich mittig des Schwellenfaches angeordnet. Dabei ist ein Abstand von mindestens 1 Meter bis zum Walzzeichen der Schiene einzuhalten. Beim Schweißverfahren muss alles perfekt vorbereitet sein, denn Fehler bei der Ausrichtung vom Schienenstoß können schwerwiegende Folgen haben. Man löst rechts und links neben dem Stoß 2–3 Schwellen. Der Stoß wird mithilfe von Metallkeilen horizontal und vertikal zueinander ausgerichtet – leicht nach oben „überspitzt“.



Anschließend werden die jeweiligen Gussformen (je nach Schienenart) angebaut. Auf diesen Formen werden Halbleche angebracht und verspannt. Die Halbleche und Formen werden jetzt von außen mit Quarzsand verfüllt. So wird verhindert, dass die Schweißmasse beim Einfüllen ausläuft. Der Sand muss sorgfältig und sehr fest eingebracht werden. Ein Auslaufen der Schweißmasse kommt selten vor, aber es passiert schon mal. Man spricht dann von „Ausläufern“. An den Seiten der Halbleche werden Schlackeformen eingehangen, damit die aufsteigende Schlacke aufgefangen wird.

8 WOCHEN- SPERRPAUSE – REGIS-BREITINGEN GEBÜNDELTE BAHNBAUKOMPETENZ FÜR GEMEINSAME ZIELE!

Die Sperrpause in Neukieritzsch war bisher die größte, die wir mit Erfolg gemeistert haben. Bei unserem Projekt ESTW Regis-Breitungen kann sich das Ergebnis der Sommersperrpause sehen lassen und das macht uns mächtig stolz. Auch hier beweist unser Hasselmann/NTG Team wieder, wie gut wir unsere Leistungen vereinen können. Nach mehrwöchigen Planungen und intensivsten Arbeiten zur Vorbereitung war es am 8. Juli 2024 in Regis-Breitungen so weit. Die Bauausführungen konnten beginnen: Auf die Maschinen, fertig, los!

Die Sommersperrpause, die bis zum 1. September andauern sollte, wurde an diesem Tag gestartet. Der 4,9 Kilometer lange Streckenabschnitt war für den Zugverkehr gesperrt. Eine lange Zeit. Aber es stand auch jede Menge Arbeit auf der Agenda. Und die wollte in dieser Zeit erledigt sein. Also los. Unsere NTGler machten den Anfang und bauten erstmal das Bahnsteiggelände, die Gleise im Bahnhofsbereich

Regis-Breitungen und ein Gleis der freien Strecke zurück. Danach konnten die Hasselmänner mittels Kettenbagger den Bahnsteig 1 in einer Länge von gut 200 Metern abreißen und ein Geländeprofil musste erstellt werden. Im Bahnhofsbereich fand gleichzeitig der Aushub des Altschotters und des Bodens statt. Die Stahlrohre, die man für eine Gründung einer Lärmschutzwand (LSW) benötigt, wurden mit einer unserer MOVAX gerammt. Bevor mit der dringend erforderlichen Bodenverbesserung im Bahnsteigbereich begonnen werden konnte, mussten zuvor eine Lärmschutzwand und die Bahnsteigfundamente gegründet werden. Hier war die Lärmschutzwand zugleich die Rückwand des Bahnsteigs. Anschließend wurde der Bau des Bahnsteigs in Angriff genommen. Mit unserer Brecheranlage und dem 4fach-Reihendoseur konnten wir den Altschotter für KG1 und KG2 wiederverwerten. Dafür haben wir als Hasselmann die erforderliche Zulassung von der Bahn.

PROJEKTE

WISSEN GLEISBAU



Sind alle Vorbereitungen getroffen, wird der Stoß auf etwa 1.000 Grad vorgewärmt. Der Eimer mit dem Gemisch aus Aluminium-Granulat und Eisenoxid wird auf die Formen gestellt und mit einem Zündstäbchen die Initialzündung ausgelöst. Es kommt zu einer starken exothermen Reaktion bei der mehr Energie freigesetzt wird, als die Aktivierungsenergie betrug. Im selben Moment schießt eine hohe Flamme auf. Das verflüssigte Eisen fließt durch das Loch im Eimer in die Gussformen und die Schienenenden verschmelzen durch die enorm hohe Temperatur von gut 2.400 Grad. Damit sind die Schienen fest verbunden.

Nach ungefähr 3 Minuten können die Halbleche abgenommen werden. Es wird ganz vorsichtig geprüft, ob der Stahl bereits wieder ausreichend gefestigt ist. Denn erst dann können die Überreste der Form am Schienenkopf mit dem hydraulischen Abschergerät entfernt werden. Im Anschluss wird der Schienenkopf im noch heißen Zustand vorgeschliffen. Der Steiger muss stets bis zum vollständigen Abkühlen an der Schiene bleiben. Der letzte Feinschliff erfolgt, wenn alles abgekühlt und der Stoß verspannt ist.

Der Schweißüberwacher führt an jeder Schweißung eine Abnahme durch und protokolliert diese. Dann ist das lückenlose Gleis hergestellt und die Strecke wieder befahrbar.



BAUFAKTEN

REGIS-BREITINGEN



BAUFAKTEN

REGIS-BREITINGEN

Zahlen und Fakten im Überblick:

- ca. 6.300 m Gleisrückbau
- ca. 22.000 Tonnen Gleisschotter ausgebaut und wiederverwertet für KG1 und KG2
- Rück- und Neubau Bahnsteig 1
- Herstellung Einschnittsböschung in Treben-Lehma
- ca. 2.600 m Bodenverbesserung in Regis-Breitungen
- ca. 1.000 m TE
- ca. 1.000 m Kabeltrög
- ca. 1.700 m Neubau Gleis
- Neubau 1 Weiche
- Einbau PSS auf ca. 2.600 m (13.000 m²)
- 1 Rahmendurchlass ca. 20 m
- Herstellung ca. 250 m LSW
- Bodenausbau ca. 40.000 Tonnen, wobei alleine bei Herstellung der Einschnittsböschung in Treben-Lehma 24.000 Tonnen abgefahren/entsorgt wurden

In Spitzenzeiten, in denen auch Gleisbauarbeiten anstanden, waren bis zu 60 Kollegen der Hasselmann Gruppe sowie zahlreiche Mitarbeiter von Nachunternehmern auf der Baustelle tätig.

- 6 Kettenbagger
- 2 große, 4 kleine Radlader
- 2 Walzen
- 1 Minibagger
- 7 ZWB und diverse Gleiswagen
- 3 Raupen
- 1 Fräse
- 1 Kalkstreuer
- 3 Mobilbagger
- Durchschnittlich 15 LKW

NEWS

PIFFIGE IDEEN DER HASSELMÄNNER



Die Tiefenentwässerung wurde verlegt, der bisherige Durchlass abgebrochen und ein neuer, 20 m langer Durchlass mit einem Schwerlastkran eingehoben.

Es waren 15 LKW von Nachunternehmern im Dauereinsatz, um den Altschotter herauszubringen oder den Bodenaushub in das Zwischenlager zu transportieren.

Bei einer kurzen Visite auf der Baustelle am 16. Juli – also nur eine Woche nach Beginn der Sperrpause – gab es für uns schon jede Menge zu sehen. Jörg Krauß hat uns empfangen, machte mit uns eine Baustellenbegehung und gab uns einen Überblick über die derzeitigen Leistungen sowie die Gesamtleistungen. Es war ordentlich was los. Alles wirkte fein abgestimmt, jedes Rädchen griff sauber in das andere, nirgends stand eine Maschine still: Beeindruckend. Nachdem die Tiefenentwässerung, die Bodenverbesserung und die Planumsschutzschicht (PSS) fertiggestellt waren, konnte mit dem Einbau des Schotters begonnen werden, auf den später die Gleise im Bahnhofsbereich verlegt wurden. Schon am 2. September muss der elektrische Eisenbahnbetrieb wieder einleisig

gewährleistet sein. Nach dem Gleisneubau musste noch die Leit- und Sicherungstechnik (LST) und Telekommunikation (TK) ihr Übriges erledigen.

In Treben-Lehma waren die Gleise komplett zurückzubauen, der vorhandene Damm war abzutragen und eine sogenannte Einschnittsböschung zu errichten – um diesen Bereich zu vergrößern/verbreitern. In Treben gibt es bislang nur einen Außenbahnsteig. Die Planung sieht aber den Bau eines Mittelbahnsteiges vor. Weil das Gleis in der Lage dann um 10 Meter versetzt werden muss, wird entsprechend mehr Platz benötigt. Unser Auftraggeber (DB AG) war mit der Qualität der Leistungen hoch zufrieden. Das haben wir dem gut harmonisierenden Projektteam von Hasselmann/NTG Bau zu verdanken. Wir gratulieren. Die vereinbarte Inbetriebnahme der Strecke am 2. September nachts um 4 Uhr wurde problemlos eingehalten. Ehrensache.

Nach der Sperrpause ging es dann weiter zum Umbau der freien Strecke zwischen Regis-Breitungen und Treben-Lehma und nach Treben-Lehma zum Bau des Mittelbahnsteigs.



DER ERSTE PRÄMIERTE VORSCHLAG: DREHVORRICHTUNG FÜR UNSEREN STAHLBAU

Ganz generell

Der Wettbewerb schläft bekanntlich nicht. Um wettbewerbsfähig zu bleiben, müssen wir unser Arbeiten ständig hinterfragen, etwa so: Ist das, was ich tue oder tun soll, wirklich der beste Weg zum Ergebnis? Wie kann ich es mir und meinen Kollegen leichter machen? Womit und Wie? Es kommen einem immer wieder mal Ideen, doch die gehen viel zu oft im Trubel des Tagesgeschäfts unter – zum Nachteil unserer Wettbewerbsfähigkeit.

Deshalb haben wir im Jahr 2022 unser Vorschlagswesen ins Leben gerufen. Weil es tatsächlich nicht so einfach ist, eine Idee so in Worte zu fassen, dass sie für andere vorstellbar wird, hatten wir einen Flyer mit hilfreichen Impulsen entwickelt. Mehr denn erstmal nicht. Trotzdem konnten wir Mitte 2024 den ersten Vorschlag prämiieren. Dazu musste erstmal ein geeignetes Verfahren gefunden werden, mit dem Eure Ideen fair bewertet werden können. Denn die Ideen stammen aus ganz verschiedenen Bereichen und gehen auch thematisch in ganz verschiedene Richtungen, wie z. B. Arbeiterleichterungen, Ressourceneinsparungen, Optimieren von Zeitverläufen oder darum, das Betriebsklima zu verbessern. Mit diesem Verfahren ist es nun möglich, Vorschläge weitestgehend objektiv und gerecht zu bewerten und sie, gemessen an den zu erwartenden Vorteilen, entsprechend zu prämiieren.

Ganz speziell: Eine Drehvorrichtung für unseren Stahlbau

Gute Ideen scheinen immer irgendwie ganz einfach zu sein. Hinterher. Man nehme Quadratrohr, Rechteckrohr und Rundrohr, „bruzzelt“ es zusammen und schon ist „wie aus dem Nichts“ eine Drehvorrichtung fertig. Die lässt sich besonders nützlich einsetzen bei Schweißarbeiten, die zuvor oft in „schwieriger Haltung“ durchgeführt werden mussten. Die Eingebung dazu hatten unsere Kollegen aus dem Stahlbau.

Sehr originell

Das Bauteil – zum Beispiel eine Baggerschaufel, Treppenanlage oder Sondersignalkonstruktionen – wird positioniert und an geeigneten Stellen fixiert, wobei Schraubzwingen als Spannmittel dienen. Durch eine Lochscheibe lässt sich das ganze Bauteil nun um 360° drehen und alle 45° Grad arretieren. Damit ist eine Ausgangslage geschaffen, die eine perfekte

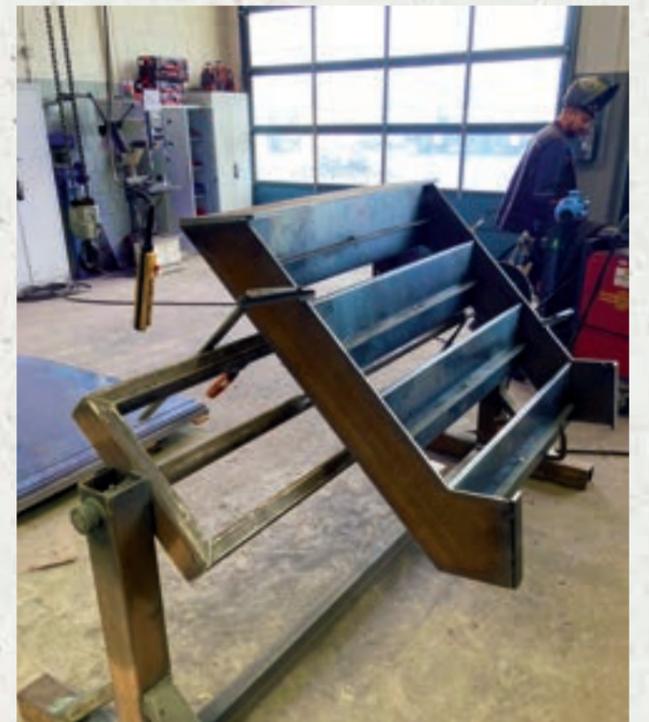
Haltungsfreiheit bietet – ohne in der üblichen, oft „unglücklichen Haltung“ schweißen zu müssen. Die reine Bauzeit dieses Hilfsinstrumentes hat nur einen Tag gedauert und das Material dazu hat nicht mehr als 250,- € gekostet. Wenig Aufwand für ziemlich viel Verbesserung, u.a. Ergonomie. Vereinfachte Handhabung. Zeiteinsparungen. Verminderte Handgriffe. Alles in Allem: Ein gut bewertbares Ergebnis.

Es gibt sogar schon Überlegungen, wie man diese Drehvorrichtung noch weiter verbessern kann, etwa die Erweiterung um eine Lochplattenaufnahme. Ja, man wächst mit jeder Herausforderung.

Und nun Du! Hast Du's?

Ja, ich hab's! Na wunderbar. Dann reiche uns Deine Idee bitte auch ein. Wir versprechen, Dir dabei zu helfen, Deinen Vorschlag genau auf den Punkt zu bringen. Ruf einfach an oder schreib uns gern. Wir freuen uns auf Deine Idee.

ICH HAB'S!



WEICHENBAU - EIN WUNDERWERK

Vorgeschichte

Weichen sind Gleiskonstruktionen, die für den Schienenverkehr von großer Bedeutung sind. Ohne Weichen gäbe es weder Bahnhöfe noch Abstellgleise. Auch eine Schienennetzbildung ist ohne Weichen nicht möglich.

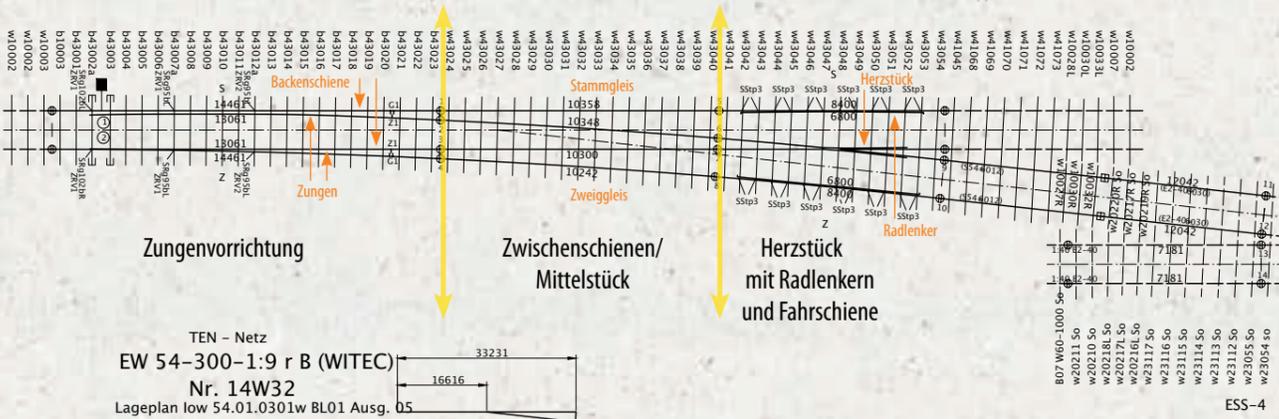
Die Netzbildung erst ermöglicht die Steuerung komplexer Verkehre auf der Schiene und schafft damit die Voraussetzung für einen wirtschaftlich erfolgreichen Betrieb.

Weichen wurden bereits im 18. Jahrhundert in den ersten Grubenbahnen Englands eingebaut. Der Vorteil ist der Wechsel zwischen den Gleisen ohne Unterbrechung der Fahrt. Andere Sonderkonstruktionen, wie Drehscheiben oder Schiebebühnen, besitzen diesen Vorteil nicht. John Curr beschreibt im Jahr 1797 erstmals die Konstruktion einer verstellbaren Zungenweiche; geläufig als „Einfache Weiche“, welche bis heute in Europa die am häufigsten eingesetzte Weichenform ist.

Weichentypen und Bestandteile:

Eine Einfache Weiche (EW) besteht aus drei Hauptteilen:

- Zungenvorrichtung
- Zwischenschienenteil / Mittelstück
- Herzstück mit Radlenkern und Fahrtschiene



Weichen müssen besonders hohen Beanspruchungen standhalten, da sie durch die Unterbrechung der Radatzführung deutlich erhöhten Kräfteinbringungen ausgesetzt sind. Dies betrifft vor allem die Stellen in den Übergängen zwischen Zunge und Backenschiene sowie zwischen Flügelschiene und Herzstück. Es gibt bewegliche Herzstücke, die diesen starken Beanspruchungen entgegenwirken. Dennoch haben Weichen eine deutlich geringere Nutzungsdauer als das Streckengleis und müssen häufiger kontrolliert und sorgfältig Instand gehalten werden.

Es gibt zahlreiche unterschiedliche Ausfertigungen an Weichen. Man unterscheidet folgende Grundformen: Einfache Weiche (EW), Bogenweiche, Doppelweiche und Kreuzungsweiche.

Die Bezeichnung von Weichen sieht auf den ersten Blick recht kompliziert aus, dabei enthält sie einfach nur alle relevanten oberbautechnischen Bestandteile und beschreibt ihre betrieblichen Merkmale:

EW 54 300 1:9 r B (WITEC)

EW = die Weichenart, **54** = die Schienenform, **300** = der Zweiggleisradius, **1:9** = die Neigung der Weiche, **r** = die Abzweigungsrichtung, **B** = Schwellenbauart, **(WITEC)** = die Zungenbauart

Weichenaufbau

Wir haben uns den Bau einer Einfachen Weiche genau erklären lassen: Zumeist werden Weichen auf einem Montageplatz vormontiert. Im „Loch“ – also dort, wo die Weiche später liegen soll – können die Weichen selten montiert werden, weil die oft nur kurzen Sperrpausen nicht ausreichen und auch die betrieblichen Belange zu berücksichtigen sind.

Der Vormontageplatz muss einen festen, möglichst ebenen Untergrund haben und ausreichend Platz entsprechend der Weichengröße besitzen.

Für jede Weiche gibt es einen Verlegeplan (VP) und einen Lageplan, in dem alle relevanten Maße und Lage von Bauteilen angegeben sind. Bei einer Einfachen Weiche wird zuerst der gerade Strang des Stammgleises ausgelegt. Jede Schwelle der Weiche ist nummeriert und zu jeder Schwelle ist auf diesem Plan ein Abstandsmaß angegeben. Bei der Verlegung der Schwellen ist darauf zu achten, auf welcher Seite die in die Schwellen eingepprägten Nummern – rechts oder links – zu verlegen sind, das ist immer vom Weichenanfang aus zu betrachten. Sind die Schwellen ausgelegt, wird der gerade Strang des Stammgleises aufgelegt.



Die Zunge liegt auf Gleitstuhlplatten und während der Umstellung läuft die Zunge über die Zungenrollvorrichtung. Um sie in ihrer Lage zu sichern, gibt es einen Weichenverschluss, mit dem die Weiche auf einer Seite in Endlage und auf der anderen Seite sicher auf Abstand gehalten wird. Bei der Zungenschiene gibt es sogenannte Stützknaggen oder auch Zungenstützen, damit die Zunge sich nicht durch den Radkranz verschiebt. Des Weiteren gibt es einen Wanderschutz, um die Bewegung aus dem Zwischenschienbereich in Richtung des Weichenanfangs zu begrenzen. Da es sich um Stahl handelt, wird die Zunge durch Wärme länger, durch Kälte kürzer.

Wurde die Weiche auf einem Montageplatz vormontiert, werden die Weichengroßteile mit einem Gleiskran zu den jeweiligen Gleisabschnitten verfahren und eingebaut. Anschließend wird die Weiche mit der Stopfmaschine in Lage und Richtung gebracht und dann durch das Thermieverfahren mit dem Streckengleis verschweißt.



Technische Wunderwerke

Wenn man bedenkt, wie oft man als Reisender im Zug über Weichen rollt und wie viele Güterverkehre diese besonderen Schienenwerke mit großen Lasten befahren, dann wird einem erst richtig bewusst, was für technische Wunder all diese Weichen sind. Ende 2019 waren im Netz der Deutschen Bahn insgesamt 65.639 Weichen in Betrieb. 2015 waren es noch 71.441, davon 720 Hochgeschwindigkeitsweichen.

Vielen Dank an Gerald Richwien und Kevin Kallmeyer für die ausführlichen Erläuterungen.



Quellen: TrackoPedia - Gleisbauwelt-Enzyklopädie der GlobalRailGroup
<https://www.trackopedia.com/lexikon>



Peter ist gerade mal 23 Jahre alt und hat bereits sein Studium als Bauingenieur im dualen Bachelorstudiengang abgeschlossen - bei unserer NTG Bau in Breitenworbis. Aktuell macht er seinen Master - ebenfalls in dualer Form. Ein „Master of Science“ ist der zweithöchste akademische Grad, den eine Hochschule vergeben kann. Er bescheinigt dem Absolventen die theoretische Vertiefung des Bachelors.

Peter stammt aus dem Eichsfeld, einem Landstrich im nordwestlichen Thüringen, dem kulturhistorisch Besonderes zugesprochen wird.

Peters Interesse zum Bau wurde schon früh geweckt, durch seinen Vater, der selbst Bauingenieur bei Kassel Wasser ist. Schon während der Schulzeit jobbte Peter in den Ferien auf dem Bau oder lernte später als Praktikant verschiedene Baubereiche kennen, u.a. Geotechnik, Hochbau und Rohbau. Den Realschulabschluss machte er auf einer Regelschule und wechselte anschließend aufs Gymnasium. Bereits da stand für ihn fest, dass er Bauingenieurwesen studieren wollte.

Peter wollte unbedingt ein duales Studium absolvieren. Dafür gab es zwei entscheidende Gründe: Zum einen der Praxisbezug durch den Wechsel zwischen theoretischen und praktischen Studieneinheiten. Und zum anderen die finanzielle Unabhängigkeit. Als Dualstudierender erhält man vom Partnerunternehmen einen festen Vertrag mit einem festen Gehalt.

Das Bauen mit Holz hat Peter immer fasziniert - weil sein Opa Zimmerer war. Doch im bevorzugten Bereich um den Holzbau ließ sich nichts Passendes finden, weder eine Hochschule noch ein Bauunternehmen. Was tun? Da traf es sich, dass Andreas Nolte, ein guter Freund der Familie und Kalkulator bei Hasselmann, davon erfuhr und Peter den Tipp gab, sich bei Hasselmann zu bewerben. Gesagt getan. Nur leider zu spät. Denn hier waren die dualen Studienplätze bereits vergeben. Doch man machte ihm Mut, es bei der NTG Bau in Breitenworbis zu versuchen. Postwendend kam die Einladung zum persönlichen Gespräch mit Hubert Eberle. Die Voraussetzungen passten und auch die Chemie stimmte. Und so wurde Peter ein NTGler.

Vertragsbeginn sollte der 1. August 2020 sein. Peter wollte aber schon ein paar Wochen früher praktische Erfahrungen sammeln und nahm seine Tätigkeit am 22. Juni 2020 in der Gleisbaukolonne von Gerald Richwien auf. Für uns ist es wichtig, dass die Studierenden vor allem von der Praxis viel verstehen. Denn dann lässt sich das Theoretische einfacher begreifen und praktisch gut verbinden.

Im Oktober 2020 waren die ersten Vorlesungen angesetzt. Alles, was mit dem Bauen zu tun hatte, wie etwa das Fach Baukonstruktion, ist Peter leichtgefallen. Nicht ganz so begeistert war er von reinen Lernfächern, wie Baustoffkunde. Aber das gehört eben dazu. Erst das Zusammenspiel von Pflicht und Kür machen bekanntlich den Meister. Erschwerend waren auch die ungewohnten Umstände und Bedingungen der Corona Zeit. Viele Vorlesungen fanden online statt, so dass es kaum Kontakt mit Kommilitonen gab - was ein Studium ja erst besonders macht.

Während der Praxisphasen engagierte sich Peter mit großem Einsatz an laufenden Projekten. Das erste, das er kennenlernen konnte, war das DSTW Strecke Seesen-Herzberg. Aber auch im Einkauf, der Abrechnung und der Kalkulation hat er sich in den Praxisphasen einen guten Einblick verschafft.

Sein schönstes Projekt bisher war die Baustelle in Eisfeld, auch weil er dort vom Baubeginn bis zum Bauabschluss

mit Peter Pingel -
Jungbauleiter mit Vision

dabei sein konnte - zusammen mit Siegbert Graichen. Im dualen Studium kommt es vor, dass die Vorlesungszeit ruft, wenn man gerade mitten in einem Projekt steckt. Das ist wirklich nicht toll, auch weil man sich als Teil des Teams abgeschnitten fühlt. Aber auch darauf hat Peter für sich eine Antwort gefunden. Wenn es nicht zu viele Vorlesungen waren, hat er die Projekte auch während der Theorie Phasen auf der Baustelle oder vom Büro aus unterstützt.

Seit gut einem Jahr hat Peter seinen Bachelor in der Tasche. „Der Master-Studiengang ist eher entspannt“, erzählt er, „denn der dauert 1,5 Jahre und die Vorlesungen finden regelmäßig alle 14 Tage statt, donnerstags bis samstags, ein ganzes Jahr lang. Mit diesem Rhythmus lässt sich besser planen. Im letzten halben Jahr ist dann die Masterarbeit auszuarbeiten. Ein Thema gibt es noch nicht. Bei der Bachelorarbeit war das Thema: Baustellencontrolling am Beispiel Kurhessenbahn. Auf dieser Baustelle hat Peter den Gleisrückbau zum Großteil allein betreut. „Schwer zu sagen“, erzählt er, „ob mir kleine Projekte oder komplexe Umbaumaßnahmen lieber sind - die Mischung macht's.“ Zusammen mit Siegbert betreut Peter auch die Projekte rund um die Harzer Schmalspurbahnen (HSB). Denn wenn „Siggi“ in den wohlverdienten Ruhestand geht, wird Peter verantwortlich sein für die HSB-Projekte. Jetzt ist aber



Vorschau
Ausgabe 13

Ein Tag mit
Silvio Kowalski



erstmal der Master dran - auch weil sich die Möglichkeit geboten hatte. „Hätte ich es nicht jetzt gleich angefangen, dann wohl eher nie. Und man weiß ja nicht, wozu ein solcher Abschluss mal gut sein kann.“ schmunzelt Peter.

Peters erstes, ganz eigenes Projekt, angefangen von der Bauvorbereitung, über die Ausführung bis hin zur Nachbereitung, verantwortet er aktuell in Bebra. Hier werden 106 Meter Gleis umgebaut. „Der Zeitaufwand für Vor- und Nachbereitung ist immer gleich groß, egal wie viele Meter umgebaut werden.“ Für dieses Projekt, das in der Ausführung 6 Tage dauert, war er 3 Wochen mit den Vorbereitungen beschäftigt. „Zur Organisation braucht es schon eine gewisse Neigung, denn viel abzustimmen gibt es - intern und mit Nachunternehmern - auf jeder Baustelle.“ Ganz gern erstellt Peter mit dem Bauzeitenprogramm TILOS Weg-Zeit-Diagramme, weil die gerade für den Gleisbau unerlässlich sind.

Nils Michel, der bei Hasselmann auch dual studiert, spielt eine wichtige Rolle, wenn es hier um das „Mal ganz Persönliche“ von Peter geht. Wer die beiden beobachtet,

könnte denken, sie hätten bereits zusammen im Sandkasten gespielt. Beide stammen aus dem Eichsfeld, sind etwa gleich alt, verfolgen ähnliche Interessen und wohnen keine 20 Kilometer weit voneinander entfernt. Kennengelernt aber haben sie sich erst an der Technischen Hochschule in Bad Hersfeld, wo sie staunend feststellten, dass beide für die Hasselmann Gruppe arbeiten und erstaunlich viele Gemeinsamkeiten haben. Aus dieser Begegnung ist eine wertvolle Freundschaft entstanden. Den Weg zum Masterabschluss bestreiten sie auch gemeinsam.

Übrigens hat Peters jüngere Schwester auch das Bauingenieur-Gen vom Vater abbekommen. Sie hat in diesem Jahr ein duales Studium bei der DB angefangen.

Was macht Peter eigentlich, wenn er nicht arbeitet?

Peter spielt einmal pro Woche Tischtennis und geht gerne Wandern. Er nimmt sich gern viel Zeit für seine Freunde und für die Familie. Seit einem Jahr wohnt er mit seiner Freundin zusammen - natürlich im Eichsfeld. Peters Freundin stammt aus dem Weimarer Land, hat sich aber für das Leben im Eichsfeld entschieden. Sie ist Chemielaborantin - ebenso ein höchst interessanter Beruf.

Beide planen, irgendwann ein Eigenheim im Eichsfeld zu erwerben und auch eine Familie zu gründen. Bis es so weit ist, wollen sie aber erst noch gemeinsam einige Wanderwege erkunden und ihre freie Zeit zusammen mit Freunden genießen.

Wenn Peter genügend Erfahrung gesammelt hat und er es sich wünschen dürfte, dann würde ihn beruflich eine Mischung aus Kalkulation und Bauleitung sehr reizen.

Lieber Peter,
danke für das interessante Gespräch. ☺



KLEINE BEITRÄGE ZUR UNTERSTÜTZUNG

Einsatz und Eigeninitiative sind wesentlich für jeden Erfolg. Wo mit Leidenschaft an einer Sache gearbeitet wird, können sich die Ergebnisse bald sehen lassen. Mehr noch: Es bereitet viel Freude und macht Lust auf mehr. Wir wissen das aus eigener Erfahrung. Als Gruppe aus einzelnen Unternehmen legen wir uns mit vielen Teams tagtäglich für das Gelingen unserer Auftragsprojekte ins Zeug. Mit großer Leidenschaft für den Bahnbau. Und mit erfreulichen Ergebnissen.

Aus Erfahrung wissen wir, dass es heutzutage nicht ganz so einfach ist, sich eigenen Projekten mit der gebotenen Aufmerksamkeit zu widmen. Es fehlt oft die nötige Zeit und nicht selten auch an den benötigten Mitteln. Deshalb schaffen es die meisten Vorhaben oft nur durch einen intensiven Einsatz und starken Willen zum gewünschten Ergebnis.



Alle Bemühungen, ansprechende Vorhaben in die Tat umzusetzen, lassen

sich oft schon mit kleineren Beiträgen einiges leichter bewältigen – sei es in persönlicher oder finanzieller Art und Weise.



Uns als Hasselmann Gruppe ist es ein echtes Anliegen, den Einsatz und die Initiative vieler kleinerer Engagements sehr verschiedener Art in der Region zu unterstützen – in Vereinen, an Schulen, bei gemeinnützigen Veranstaltungen. Dabei liegt uns die Förderung von Gemeinschaften besonders am Herzen. Es sollte zudem sichergestellt sein, dass unsere Beiträge genau dort ankommen, wo sie wirklich benötigt werden.

Seit Anfang 2024 haben wir bereits etliche solcher Beiträge zur Verfügung gestellt. So konnten sich einige der kleinsten Torjäger über eine neue Sportaus-



rüstung freuen. Kirmesvereinen haben wir geholfen, festliche Tage für die Vereinsgemeinschaft zu organisieren, viele Abiturienten haben so einen unvergesslichen Abball erleben können, ein Ausflug der Jugendfeuerwehr in Berka/Werra wurde ermöglicht und – last but not least – erhielt die Feuerwehr in Röblingen am See ein Gleisfahrwerk – das im Ernstfall uns allen wieder zugutekommt.

Wer gern gibt, bekommt sehr gern zurück. Deshalb fördern wir vor allem diese regionalen Aktionen mit viel Freude. Für uns ergeben sich auch gewisse Vorteile, wie z.B. unsere Bekanntheit und ein guter Ruf – der den einen oder anderen dazu bewegen mag, sich bei uns zu bewerben.

NEUES VON LGM

WIR INFORMIEREN

LGM
BAHNLOGISTIK

AUSBILDUNG ZUM TRIEBFAHRZEUGFÜHRER FÜR ZWEIWEGEBAGGER

Im Jahr 2024 konnte die Ausbildung von vier Triebfahrzeugführern für Zweiwegebagger (TF ZWB) abgeschlossen und bereits eine fünfte Ausbildung begonnen werden. Zudem stehen zwei Anwärter in den Startlöchern, die im kommenden Jahr mit dieser Ausbildung beginnen werden. Geplant ist auch, Rangierbegleiter für den Bedarf der NTG Bau auszubilden.



Wie verläuft eine Ausbildung zum Triebfahrzeugführer? Wer sich dafür interessiert, den informieren wir gern über alle Einzelheiten. Hier können wir nur einen kleinen Einblick geben. Also, wer sich dafür entschieden hat, der muss erst einmal seine medizinische und psychologische Tauglichkeit nachweisen. Ist diese – für gewöhnlich nicht schwierig – Hürde genommen, beginnt die theo-



retische Ausbildung bei (in Zusammenarbeit mit) einer Bildungseinrichtung, die dafür vom Eisenbahn Bundesamt zugelassen ist. Also bei uns, der LGM. Wir bilden gern in kleineren Gruppen aus, weil die technische Wissensvermittlung im kleinen Kreis einfach besser ist. Nach gut acht Wochen wird das theoretische Wissen geprüft und die LGM beantragt als Ausbilder den Triebfahrzeugführerschein für den Absolventen. Anschließend kann die praktische Ausbildung beginnen.

Dieser praktische Teil wurde 2024 überwiegend in Teuchern durchgeführt, denn dort wird mit tatkräftiger Unterstützung durch LGM und NTG Bau eine



AUF EIN WORT

By Care-Absicherung: Ein neuer Baustein

Wohl niemand beschäftigt sich gern mit dem Thema Tod und Sterben. Doch es gehört nun mal zum Leben dazu – und damit auch zu den Angelegenheiten, um die sich eine verantwortliche Geschäftsführung kümmern sollte. COLAS Rail hat es getan und einen sehr fürsorglichen Baustein geschaffen: Die Absicherung für den Todesfall. Diese Leistung wird nicht nur fällig, wenn es sich um einen Arbeitsunfall handelt, sondern auch im privaten Bereich. Über diesen Sozialbaustein erhält der Begünstigte etwa 1,5 Jahresgehälter des Verstorbenen – als beitragsorientierte Zahlung. Begünstigt wird nach der gesetzlichen Reihenfolge, der Ehepartner an erster Stelle, dann die Kinder.

Sollte man die nicht einhalten wollen, kann jeder seine Begünstigten gesondert benennen. Ein entsprechendes Formular ist in der Dokumentenbibliothek in der Beekeeper App abrufbar. Auf diesem sind auch nochmal alle Besonderheiten erklärt. Das Formular muss ausgefüllt und unterschrieben an die Personalabteilung zurückgesandt werden – lieber früher als zu spät. Bei Rückfragen wendet Euch gerne an Katharina Röhrich.

Die Einführung ist nun beschlossen. Sie gilt ab November 2024. Dieser Baustein bietet Euch nicht nur ab sofort eine finanzielle Entlastung, sondern sorgt in Zeiten der Trauer dafür, dass Eure Hinterbliebenen abgesichert sind.

Euer
Pierre-Olivier Boutin
Geschäftsführer
Colas Rail Deutschland GmbH

Anschlussbahn betrieben – mit kleinem Bahnhof, mehreren Gleisen sowie einem Befehls- und Wärterstellwerk.

Werktags finden in Teuchern nur zwei Zugfahrten pro Stunde statt. Deshalb lassen sich Schulungsfahrten mit dem Zweiwegebagger hier besser durchführen als andersorts mit eng getakteten Sperrpausen oder stärker befahrenen Bahnhöfen. Außerdem können die Mitarbeiter der DB InfraGO den Auszubildenden dort vor Ort Aufgaben und Funktionen eines Stellwerkes erörtern und sich auch direkt deren Fragen stellen.

Weiter auf Seite 7



OKTOBERFEST 20.09.2024



Das Oktoberfest hatte bis zum Jahr 2019 einen festen Platz im Kalender der Hasselmann Gruppe. In diesem Jahr konnte es nun endlich wieder stattfinden.

Damit eine Veranstaltung wie diese zum vollen Erfolg werden kann, braucht es jede Menge an Vorbereitung: Zelt, Bühne, Band, Catering, Getränke, Bedienung, Dekoration, Attraktionen, Hotelzimmer für die Gäste, Shuttle, bis zur Gestaltung und Druck von Speise- und Getränkekarten. Doch das alles hat viel Spaß gemacht und gelohnt hat es sich auch, denn das Oktoberfest 2024 war für uns alle ein richtig schöner Erfolg. Allen Gästen sagen wir hiermit herzlichen Dank für's Kommen und Mitmachen, denn ohne Euch alle wäre selbst die beste Organisation wenig wert.



INTERESSANTES

VON HASSELMÄNNERN
FÜR HASSELMÄNNER

26.09.2025



Die NTG Bau begeht im nächsten Jahr im Juni ihr 35-jähriges Betriebsjubiläum: Eine Feier wird es etwas später geben: Am 26. September 2025.

Diesen Termin solltet Ihr unbedingt schon mal in Euren Kalendern vormerken, denn die NTG Bau lädt an diesem Tag zur Jubiläumsfeier nach Breitenworbis ein. Unsere Kollegen vor Ort planen und organisieren schon fleißig für diesen besonderen Tag – damit auch das ein typisch-tolles Fest unserer Hasselmann Gruppe wird.

NTG

1990 - 2025



INTERNES & KOMMUNIKATION

Wir begrüßen ganz herzlich als neue Hasselmänner:

HASSELMANN

Simon Iffland	Ausbildung zum Tiefbaufacharbeiter	Eintrittsdatum:	01.08.2024
Philipp Wehlage	Ausbildung zum Baugeräteführer	Eintrittsdatum:	01.08.2024
Jonas Wiegand	Ausbildung zum Industriekaufmann	Eintrittsdatum:	01.08.2024
Leon Reschke	Ausb. z. Land- u. Baumaschinenmechatroniker	Eintrittsdatum:	01.08.2024
Silvio Falkenberg	Baufacharbeiter	Eintrittsdatum:	16.08.2024
Radoslaw Schmidt	Baufacharbeiter	Eintrittsdatum:	02.09.2024
Oliver Borowy	Maschinist	Eintrittsdatum:	30.09.2024
Susann Krause	Sekretärin Röblingen am See	Eintrittsdatum:	01.10.2024
Steffen Hentzner	Schlosser	Eintrittsdatum:	14.10.2024
Steffen Trapp	Vorarbeiter	Eintrittsdatum:	14.10.2024
Valentin Strobel	Abfallbeauftragter	Eintrittsdatum:	01.11.2024

NTG BAU

Jaqueline Schmeer	Baugeräteführerin	Eintrittsdatum:	24.06.2024
Tim Kullmann	Bauwerker	Eintrittsdatum:	01.08.2024
Vincent Jäschke	Ausbildung zum Tiefbaufacharbeiter	Eintrittsdatum:	01.08.2024
Simon Rogge	Ausb. z. Land- u. Baumaschinenmechatroniker	Eintrittsdatum:	01.08.2024
Michal Majewski	Bauwerker	Eintrittsdatum:	23.09.2024



Glückwünsche:

RENTENEINTRITT / PRÜFUNGEN / WEITERBILDUNGEN: Lars Hoher zur bestandenen Prüfung zum Triebfahrzeugführer Zweibege-
bagger +++ **JUBILÄEN:** 20 Jahre: Udo Träger +++ 15 Jahre: Peter Wiegand, Sven Richter, Marco Papendick +++
10 Jahre: Detlef Hebig, Erik Hedrich-Gallinger, Katharina Klee, Nanthawat Thongsuk, Volkmar Begett, Donald Satlek,
Dieter Schäfer +++ **GEBURTSTAGE:** 60. Geburtstag: Jörg Krauß, Marian Pauls, Frank Metzner, Andreas Walter +++
50. Geburtstag: René Schmidt, Christian Langlott +++ 40. Geburtstag: Mario Nix, Marcin Mika, Toni Gose, Andreas Stange +++
30. Geburtstag: Sarah Thomas, Florian Schumann, Pascal Rauschnig, Stanislaw Swies, Kamil Pajor +++

IMPRESSUM

- Herausgeber:**  Hasselmann GmbH,
An der Dornhecke 3,
99837 Werra-Suhl-Tal
Handelsregister: 404463
Registergericht: Amtsgericht Jena
Vertreten durch den Geschäftsführer:
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
- Eigentümer:** Colas Rail Deutschland GmbH,
An der Dornhecke 3,
99837 Werra-Suhl-Tal
- Redaktionelle Verantwortung:** Oliver Philipps
- 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
- Gestaltung:** HAHNDESIGN Ines Hahn, Steinfurt
- Bildnachweise:** Hasselmann GmbH, freepik.com, DB,
Adobe Stock
- Erscheinungsweise:** halbjährlich
- Webseite:** www.hasselmann-gmbh.de
- Druck:** datamail
Direktmarketing GmbH & Co. KG,
Steinfurt