1909-1984 75 Jahre Betriebswerk und Rangierbahnhof SEELZE

DB

75 Jahre Eisenbahn in SEELZE

Wir gratulieren...

Eisenbahn — notwendiger denn je! — Doch IHRE und unsere Bahn ist in großer Gefahr:

Das Streckennetz der DB soll um 7000 Kilometer im Personenverkehr und um 6000 Kilometer im Güterverkehr zurückgebaut werden.

100 000 Arbeitsplätze bei der Bahn sollen abgebaut werden.

Die verhängnisvollen Auswirkungen eines solchen Verkehrskonzeptes

- Die Arbeitslosigkeit wird weiter steigen.
- Der Auto- und Straßenverkehr wird weiter explodieren.
- Die Todes- und Verletztenraten im Straßenverkehr werden zunehmen.
- Ohne Bahn verödet unser Land — Die Umwelt wird zerbetoniert.
- Das Land wird noch abhängiger vom Erdöl.

Das darf nicht geschehen! - Deshalb:

- **Eisenbahner kämpfen gegen massierte Streckenstillegungen.**
- **Eisenbahner kämpfen für ein verbessertes Angebot im Personennahverkehr.**
- **Eisenbahner kämpfen gegen jegliche Privatisierungsabsichten.**
- **Eisenbahner kämpfen für arbeitssichernde und arbeitsschaffende Bahninvestitionen.**
- **Eisenbahner kämpfen für eine Verlagerung schwerer Lasten auf langer Strecke zurück zur Schiene.**
- **Eisenbahner kämpfen für die Umwandlung der DB in ein umfassendes Transportunternehmen.**

Eisenbahner fordern von der Bundesregierung:

- **Ausbau der DB zum modernen Verkehrsunternehmen.**
- **Beseitigung der Wettbewerbsnachteile der Bahn.**
- **Schluß mit Privatisierung, Streckenstillegungen und ähnlichen untauglichen Schrumpfkonzepten.**
- **Sicherung der Arbeitsplätze bei der Bahn.**

Unterstützen auch SIE unsere Bemühungen für den Erhalt der Bahn.

Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands

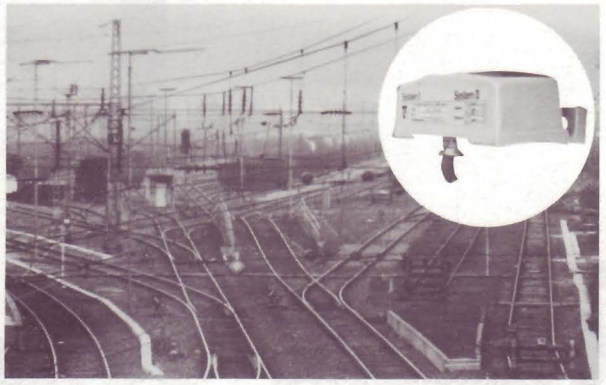
(GdED)

Bezirksleitung Hannover . Ortsverwaltung Hannover

- Interessenvertretung für alle Eisenbahner!
- Lobby für die Eisenbahn!

DR. H. TIEFENBACH
GmbH & Co.

Unser Signal steht auf erfolgreiche Zukunft, denn wir arbeiten für Sicherheit und Fortschritt



Elektronische Doppelschienenschalter für die Ablauftechnik (Achszähler)

genehmigt durch DB und ÖBB

einsetzbar in Neu- sowie in bereits vorhandenen Anlagen

mit Doppelsystem für richtungsabhängige Zählung im gesamten Abnutzungsbereich von Schiene und Rad.

Wartungs- und einstellungsfrei.

Einfachste Montage an allen zugelassenen Schienenprofilen · keine Schienenschwächung durch Anbau des Schalters · berührungslose Betätigung.

Auswertekarten mit Leitungsüberwachung und elektronischen Ausgängen

Elektronische Doppelschienenschalter

- für Geschwindigkeitsprüfanlagen im Stadtbahnbereich **mit Sicherheitsnachweis**
- als 2. Kriterium für den Haltfall

Auswertekarten für Geschwindigkeitsprüfanlagen im Stadtbahnbereich

mit Sicherheitsnachweis

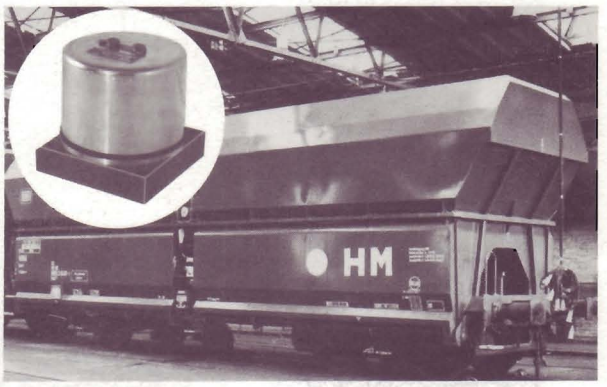
Elektronische Gleisfreimeldesysteme für Rangierbereiche (EOW-Anlagen nach DIN 57831)

in Verbindung mit DB-genehmigten elektronischen Doppelschienenschaltern

Elektronische Einzel- und Doppelschienenschalter für Geschwindigkeiten bis 200 km/h

von der SBB bis 130 km/h genehmigt

nicht beeinflußbar durch magnetische Felder



3/2 Wege-Steuerventil für die Klappenhydraulik an Selbstentladewagen Fads 176

- berührungslose Betätigung durch Elektro- oder Permanentmagnete
- direktgesteuert
- eingebaute permanentmagnetische Verriegelung
- Druck 0 bis 250 bar

Wir entwickeln und produzieren u. a.:

Berührungslos magnetbetätigte End- und Steuerschalter mit Impuls- und Rastverhalten

Betätigungsmagnete

Induktive Näherungsschalter für Schaltentfernungen von 5 bis 400 mm, Temperaturbereiche von -40°C bis + 300°C

Induktive Näherungsschalter in Zweidrahttechnik

für Gleichspannung von 15 bis 350 V
und Wechselspannung von 20 bis 250 V

Drehzahlüberwachungssysteme
Drehzahlwächter, Stillstandswächter, Drehrichtungswächter, Digital-Analog-Wandler, Schlupfüberwachung

Niveau- und Temperaturschalter

Wegmeßgeräte z.B. Hobelwegmeßgeräte, Teufenzeiger

Wegeventile für Wasser, Öl, Gas und Luft,
Nenngrößen von 3 bis 200 mm und Drücken bis 700 bar

Wasserhydraulische Steuerungen

Wasserhydraulische Regelsysteme für Drücke und Volumenströme

Erdgassteuerungen

Nutzen Sie die Erfahrung der Dr. H. Tiefenbach-Spezialisten, und rufen Sie uns an. Wir beraten Sie gern.

Kupferdreher Straße 266, D-4300 Essen 15, Telefon (0201) 4308-0

Riedel-de Haën

Die alte „Riedel-Bahn"

Eine Seelzer Partnerschaft

Als im Jahre 1902 einer der Firmengründer von Riedel-de Haën, der Chemiker Eugen de Haën, das Werk auf der grünen Wiese abseits des Bauerndorfes Seelze errichtete, gab es gewichtige Gründe für die Wahl dieses Standortes. Ein Argument war die Lage des Ortes an der vielbefahrenen Ost-West-Eisenbahnlinie Berlin-Ruhrgebiet, denn schon um die Jahrhundertwende waren die Vorteile einer guten Verkehrsanbindung bekannt. Ein eigenes Anschlußgleis trägt damals wie heute zur Versorgung des Unternehmens mit Rohstoffen und zur Verbreitung der Qulitätsprodukte der Riedel-de Haën AG auf den Märkten der Welt bei.

Wir danken der Bundesbahn — Betriebswerk und Rangierbahnhof Seelze — für viele Jahrzehnte verständnisvoller Zusammenarbeit.

Riedel-de Haën

Aktiengesellschaft

Inhaltsübersicht

	Seite
Grußworte	7
Erste Eisenbahn in Seelze	11
Entstehung des Rangierbahnhofs Seelze	13
Bahnhofsvorsteher	19
Seelzer Bahnhofsdaten	25
Ein Rangierbahnhof stellt sich vor	33
Stellwerke im Rangierbahnhof Seelze	57
Zukunftsaussichten und Pläne	77
Bahnbetriebswerk Seelze	81
Dienststellenleiter	98
Bw Seelze heute	99
Lokbestandslisten	110
Dienstplan eines Lokführers	113
Die Bahnmeisterei Seelze	117
Die Bahnpolizei	119
Das Bundesbahn Sozialwerk	121
Anhang	123

Impressum

Herausgeber: Bahnhof und Betriebswerk Seelze

Beiträge: Günter Sbresny, Harald Dröge,
Hermann Beckedorf, Otto Lockemann,
Hermann Dreyer, Heinrich Büssing

Fotos und Zeichnungen: Archiv BD Hannover,
Archiv E. Landes, Archiv Bahnhof Seelze,
Archiv Eisenbahn-Kurier/Bellingrodt,
Wilhelm Eicke (Fotogruppe BSW Seelze),
Hermann Beckedorf, Hermann Weihe, H. Brunotte,
H.W. Rogl, W. Quabs, Heinrich Raer,
Gerhard Jacobs, Fritz Brandt, Heinrich Zieseniß,
Lutz Diebel, Dieter Mund, Georg Reich,
Günter Klust, Ernst Ebert

Umschlaggestaltung: Heinrich Zieseniß

Grußworte

Grußwort zum 75 jährigen Bestehen

Rat und Verwaltung der Stadt Seelze beglückwünschen die Deutsche Bundesbahn zum 75 jährigen Bestehen des Rangierbahnhofs und des Bahnbetriebswerkes Seelze. Der Bau des Rangierbahnhofs im Jahre 1909 war für die damaligen Gemeinden Seelze und Letter von großer Bedeutung. Zum einen erhielt Letter einen eigenen Eisenbahnhaltepunkt, zum anderen stieg die Einwohnerzahl von Seelze und Letter durch den Zuzug von mehr als tausend Eisenbahnern sprunghaft an. Nicht unerwähnt bleiben soll, daß durch die Neuansiedlung der Bahn außerdem viele Einwohner einen neuen Arbeitsplatz fanden. Für die beiden Gemeinden war es daher vordringlichste Aufgabe, den entstandenen Bedarf an Wohnraum durch Bereitstellung von Grund und Boden zu decken.

Auch heute, 75 Jahre nach der offiziellen Eröffnung des Rangierbahnhofs und des Bahnbetriebswerks, ist der Name Seelze mit der Deutschen Bundesbahn untrennbar verbunden. Erst im Vorjahr wurde hier das modernste Stellwerk im Bundesgebiet in Betrieb genommen. Die Bundesbahn zählt nach wie vor zu den größten Arbeitgebern in der Stadt Seelze.

Wir wünschen der Deutschen Bundesbahn einen erfolgreichen Verlauf ihres Jubiläums und viel Erfolg auch in kommenden Jahren.

Seelze, im April 1984

Harmening
Bürgermeister

Kaiser
Stadtdirektor

Grußwort des Präsidenten der Bundesbahndirektion Hannover

Wenn sich der Rangierbahnhof Seelze und das Bahnbetriebswerk Seelze aus Anlaß ihres 75-jährigen Bestehens der Öffentlichkeit vorstellen, dann treten zwei bedeutende Dienststellen des norddeutschen Raumes sozusagen aus den Kulissen des Eisenbahngeschehens heraus in das helle Rampenlicht. Wer weiß schon um die Funktion eines Rangierbahnhofs als Umsteigebahnhof für Güterwagen, und wer kennt schon die Vielfalt der Aufgaben eines Bahnbetriebswerkes, Lokomotiven einzusetzen, zu warten und fahrplangerecht mit streckenkundigen Lokführern zu besetzen.

Ich freue mich sehr, wenn an diesem Geburtstag viele Mitbürger Einblick in den Betrieb dieser wichtigen Dienststellen nehmen. Immerhin galt der Rangierbahnhof Seelze jahrzehntelang als die größte Güterverkehrs-Drehscheibe Norddeutschlands.

Die Erprobung und erste praktische Nutzanwendung der computergesteuerten Rangiertechnik fand hier statt.

Auch das Bahnbetriebswerk Seelze gehört zu den größten in der Bundesrepublik Deutschland. Die hier beheimateten über 200 elektrisch betriebenen Lokomotiven fahren pro Jahr mehr als 31 Millionen Kilometer.

Ich bin sicher, die Geburtstagsbesucher erfahren viel Interessantes über die Eisenbahn in Seelze.

Den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Bahnhofs und des Bahnbetriebswerkes danke ich herzlich für ihren Einsatz und ihre Arbeit.

Dr. Ernst Peters
Präsident
der Bundesbahndirektion
Hannover

Wir haben das 75 jährige Bestehen unseres Betriebswerkes zum Anlaß genommen, an einem Tag der offenen Tür unsere Dienststelle vorzustellen.

Die Anlagen, die vor 75 Jahren in Betrieb genommen wurden und im Laufe der Jahre immer erweitert werden mußten, können wir heute nicht mehr zeigen. Auf den anschließenden Seiten haben wir jedoch Fotos zusammengetragen, auf denen Dampflokomotiven und Anlagen des alten Dampflok-Betriebswerks Seelze zu sehen sind.

Ich möchte die Gelegenheit wahrnehmen, mit einigen Zahlen die Auswirkungen des Strukturwandels vom Dampflok- zum Ellokbetrieb im Betriebswerk aufzuzeigen.

Im Bereich der Bundesbahndirektion Hannover waren nach dem 2. Weltkrieg die Dampflokomotiven in 43 Betriebswerken beheimatet. Heute sind nur noch 7 Betriebswerke für die Unterhaltung der Triebfahrzeuge zuständig, davon 2 für Ellok.

Für eine Güterzugfahrt von Seelze nach Hamm (169 km) dauerte 1966 die Dienstschicht eines Lokführers und Heizers 6,5 Stunden. Für den gleichen Zug sind heute nur noch 3,5 Stunden für einen Lokomotivführer erforderlich.

Für die Unterhaltung und Pflege der Dampflokomotiven waren, je nach Baureihe, 40 - 55 Stunden, bezogen auf eine Laufleistung von 1 000 km, notwendig.

Heute sind für die Unterhaltung und Pflege der Ellok nur noch 5 - 8 Stunden je 1 000 km Laufleistung erforderlich.

Den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern unseres Betriebswerkes danke ich für ihren Einsatz und ihre Arbeit und wünsche unseren Lokomotiven auch in Zukunft hohe Laufleistungen als Grundlage für sichere Arbeitsplätze.

Ich wünsche unseren Gästen einen erlebnisreichen Tag.

G. Fiedler
Dienststellenleiter des
Betriebswerks Seelze

Wer Jubiläum feiert, kann auf eine Reihe von Jahren zurückblicken.

Wenn wir in diesen Tagen das 75 jährige Bestehen unseres Rangierbahnhofs feiern, versetzen wir uns in die Vergangenheit zurück. Eine lange, eine bewegte Zeit von der Entstehung bis heute liegt hinter unserem Bahnhof.

Damals war vieles am Eisenbahnverkehr romantischer und geruhsamer. Heute ist der gesamte Ablauf hektischer und betriebsamer geworden.

Verkehr und Industrie stiegen um die Jahrhundertwende stark an. Die Eisenbahn mußte die zu kleinen Anlagen aus der Anfangszeit den Bedürfnissen anpassen. Das traf besonders auf den Bereich des Güter- und Rangierverkehrs zu.

Vor den Toren der Stadt Hannover entstand der im April 1909 in Betrieb genommene Rangierbahnhof Seelze. Verbesserungen und einzelne Erweiterungen haben an der Grundkonzeption der damals großzügig geplanten Anlage nichts geändert.

Veränderte Produktionsvorgaben sind stets ohne hervorhebenswerte Probleme bewältigt worden.

Die Anpassung an den technischen Fortschritt löste jedoch Verfahren ab, die sich in ihrem Kern schon in der Frühzeit der Eisenbahn entwickelt haben.

Nach jahrelangen Versuchen konnte 1971 die erste durch Prozeßrechner gesteuerte Ablaufstellwerksanlage der DB im Rangierbahnhof Seelze in Betrieb genommen werden. Die Mitarbeiter erkannten bald, daß die Umstellung auf die neue Technik nicht nur eine Leistungssteigerung, sondern in verschiedenen Bereichen auch eine Arbeitserleichterung gebracht hatte.

Vor 75 Jahren wurde Seelze von der "Königlich Preußischen Eisenbahnverwaltung" als einer der bedeutendsten und modernsten Rangierbahnhöfe dieser Art bezeichnet. Diese Aussage hat unter Berücksichtigung der Weiterentwicklung in den vergangenen Jahren auch heute noch Gültigkeit.

Ich wünsche dem Rangierbahnhof stets ein hohes Wagenaufkommen und eine ständige Weiterentwicklung in jeder Hinsicht, damit alle Mitarbeiter ihrem "Eisenbahnerberuf" mit Freude und Tatkraft weiterhin nachgehen können.

G. Sbresny
Dienststellenleiter des Bahnhofs
Seelze Rangierbahnhof

Zum 75-jährigen Bestehen des Rangierbahnhofs und des Bahnbetriebswerks Seelze entbieten wir allen Kolleginnen und Kollegen unseren Glückwunsch.

Sie haben durch ihre Einsatzbereitschaft und bemerkenswerte Leistung entscheidend mitgeholfen, daß diese Dienststellen in der wechselvollen Geschichte der Eisenbahn ständig an Bedeutung im Bereich der BD Hannover und der DB gewonnen haben. Dafür gebührt allen Kolleginnen und Kollegen Dank und Anerkennung.

Ausgestattet mit moderner Technik und rationeller Traktionsart sind der Rangierbahnhof und das Bahnbetriebswerk in Seelze ein unverzichtbarer Teil unseres Eisenbahnbetriebes geworden.

Möge die Weiterentwicklung beider Dienststellen und der DB in Frieden und Freiheit einen positiven Verlauf nehmen.

Mit kollegialen Grüßen
Bezirkspersonalrat
bei der
Bundesbahndirektion Hannover

Rennekamp Hotze Wüllner

Die Eisenbahn war fast 75 Jahre alt, als sie mit Gründung des Rangierbahnhofs und Betriebswerks im Jahre 1909 in Seelze an Bedeutung gewann.

Wachsende Verkehrsleistungen und Aufgaben prägten die Entwicklung des Betriebswerks Seelze. Mit der Elektrifizierung änderte sich auch das Erscheinungsbild. Ein neuer und für die Zukunft des Betriebswerks Seelze bedeutender Abschnitt war angebrochen.

Prägten einst die Eisenbahner durch ihr Wirken das äußere Bild und die Entwicklung der Eisenbahn, so sind es heute wirtschaftliche und politische Entscheidungen, die die Zukunft der Deutschen Bundesbahn entscheidend beeinflussen.

Vielleicht gelingt es, die Verantwortlichen davon zu überzeugen, daß die Deutsche Bundesbahn als modernes, energiesparendes und umweltfreundlichstes Transportunternehmen auch in Zukunft einen Platz in dieser Gesellschaft haben muß.

Die Eisenbahner sind bereit, auch in Zukunft ihren Anteil zu erbringen. Was noch fehlt, ist die Gleichstellung in der Wettbewerbsfähigkeit; hierfür zeichnen Politiker und nicht die Eisenbahner verantwortlich.

Wir wünschen der Deutschen Bundesbahn politisch richtige Entscheidungen und steigendes Verkehrsaufkommen, damit die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Bahnhofs und Betriebswerks Seelze auch in Zukunft ihren Arbeitsplatz behalten.

Die Eisenbahner würden sich freuen, wenn recht viele Besucher einen positiven Eindruck gewinnen und diesen weitergeben würden.

Günter Klust
Vorsitzender des örtlichen Personalrates
beim Betriebswerk Seelze

Die Personalvertretung des Rangierbahnhofs grüßt die Besucher der Jubiläumsschau und alle Leser dieser Schrift recht herzlich.

Wir freuen uns, den Rangierbahnhof Seelze, einen der größten und modernsten der DB, vorstellen zu können, möchten aber nicht versäumen, bei Besuchern und Lesern Verständnis für einige uns bedrückende Probleme zu wecken.

Leicht könnte der Eindruck entstehen, daß der Einbau moderner Anlagen gleichzeitig allen Mitarbeitern leichtere und humanere Arbeitsbedingungen brachte. Das ist nicht so, denn viele Arbeiten müssen noch immer manuell ausgeübt werden und haben sich – verglichen mit vor 75 Jahren –, wenn überhaupt, nur unwesentlich verändert.

Noch immer ist deshalb die Arbeit des Rangierers hart, fordert den "ganzen Mann" und muß zudem noch im Freien bei jeder Witterung ausgeübt werden. Eine wesentliche Arbeitserleichterung könnte die Einführung der automatischen Kupplung bringen, für die ein Zeitpunkt, obwohl seit vielen Jahren geplant, noch immer nicht feststeht.

Für fast alle Mitarbeiter gilt, daß ihre Arbeitszeiten "rund um die Uhr" festgesetzt sind. Zu besonders ungünstigen Arbeitszeitregelungen führt die Anpassung der Dienstpläne an das erhöhte Arbeitsaufkommen während der späten Nachmittags-, Abend- und Nachtstunden – eine Besonderheit bei Rangierbahnhöfen.

Trotzdem lieben wir unseren Beruf und freuen uns, zur großen Familie der Eisenbahner zu gehören.

Es bedrückt uns aber, daß politische Entscheidungen noch immer nicht in einer Weise getroffen wurden, die der Bahn den für eine gesunde Entwicklung notwendigen finanziellen Rahmen verschaffen. Es ist nicht uns Eisenbahnern anzulasten, wenn das Unternehmen Bundesbahn durch Defizite Schlagzeilen verursacht.

Man sollte wissen: Die Bahn hatte in früheren Zeiten das Verkehrsmonopol und warf Gewinne ab, die dem Kaiserreich das Militär und dem Dritten Reich die Autobahnen mitfinanzierten.

Heute ist nur noch ein "Monopol" übriggeblieben, nämlich selbst für Fahrweg und Anlagen sorgen zu müssen. Bei keinem anderen Verkehrsmittel, sei es Kraftfahrzeug, Schiff oder Flugzeug, erscheinen die Kosten für Straßen, Kanäle, Flughäfen in den Bilanzen dieser Verkehrsträger.

Würde die Bahn – wie bei anderen Verkehrsträgern praktiziert – von den Kosten für Bereitstellung und Unterhaltung des Fahrwegs freigestellt und für Verluste bei der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher und sozialer Aufgaben voll entschädigt, hätte sie beispielsweise 1981 statt vier Milliarden DM Verlust eine Milliarde DM Gewinn erwirtschaftet.

Wenn man das Streckennetz der Bahn weiter reduziert und Transportleistungen auf die Straße verlegt, wird auch der jetzt schon in Höhe von 30 bis 40 Milliarden DM für die Volkswirtschaft allein aus dem Unfallgeschehen im Straßenverkehr entstehende Schaden noch weiter ansteigen. Das Ausmaß der gleichzeitig ansteigenden Umweltbelastungen kann sicherlich nicht in Zahlen ausgedrückt werden.

Es ist deshalb jeder aufgerufen, für den Fortbestand einer leistungsfähigen und umweltfrundlichen Eisenbahn seinen Beitrag zu leisten. Auch wir werden, getragen von dem Vertrauen unserer Kolleginnen und Kollegen, weiterhin dafür, sowie für Menschlichkeit im Arbeitsleben eintreten.

Unserem Rangierbahnhof wünschen wir eine gedeihliche Entwicklung in Frieden und Sicherheit.

Hermann Beckedorf
Vorsitzender
der Personalvertretung
beim Rangierbahnhof Seelze

Erste Eisenbahn in Seelze

Nur zwölf Jahre nach der ersten dampfbetriebenen Eisenbahn auf deutschem Boden zwischen Nürnberg und Fürth begann auch in Seelze das Eisenbahnzeitalter. Am 15. Oktober 1847 fuhr von Hannover nach Minden der erste offizielle Zug. Einziger Zwischenhalt des Abschnitts Hannover Wunstorf stellte Seelze dar. Die übrigen Haltepunkte (Letter seit 1916) kamen später. Die Strecke war im Jahre 1846 vermessen worden. Insgesamt mußten die örtlichen Grundbesitzer 17 Morgen Acker- und 15 Morgen Weideland an die Bahn verkaufen, wofür alles in allem 7200 Taler gezahlt wurden. Unter anderem fiel die von allen Landwirten genutzte Gemeindeweide dem Bahnbau zum Opfer. Diese Weide wurde bis dahin regelmäßig als Übungsplatz hannoverscher Kanoniere genutzt. Das war nach dem Bahnbau nicht mehr möglich. Der Eisenbahnbau machte darüber hinaus eine Flurbereinigung notwendig.

In den folgenden Jahrzehnten veränderte die Eisenbahn nach und nach das Gesicht des bäuerlichen Dorfes durch Neuansiedlung von Gewerbebetrieben. Um die Jahrhundertwende zog es auch einige größere Unternehmen nach Seelze, nämlich ein Asbestwerk und ein Zweigwerk der Continental-Gummiwerke – beide bestehen in Seelze nicht mehr – und die chemische Fabrik Riedel de Haën.

Verkehr und Industrie stiegen um die Jahrhundertwende ungeheuer stark an. Die Eisenbahn besaß noch ein fast absolutes Beförderungsmonopol über mittlere und weite Entfernungen. Ihre nicht selten zu kleinen Anlagen aus der Anfangszeit bedingten nun großzügigere Lösungen. Das traf insbesondere auf den Bereich des Güterumschlags und Rangierverkehrs zu.

Die "Königlich Preußische Staats-Eisenbahn-Verwaltung" hat etwa 1892 eine Beschreibung und Statistik der Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirks Hannover, Bezirk des Königlichen Betriebsamts Hannover-Rheine", veröffentlicht.

Darin heißt es über die damalige Station Seelze:

Seelze.

Bahnhof III. Cl. S.K. 5. B.J. Hannover I. Personen- und Güter-Station. Gemeinsamer Dienst für sämmtliche Dienstzweige. Abrechnung besorgt Station Hannover.

I.

Bgm.	Seelze	Pz.A.	Hannover
Kr.	Linden	St.A.	Hannover
Reg.B.	Hannover	P.	Seelze
A.G.	Hannover	O.P.D.	Hannover
L.G.	Hannover	Hdkm.	Hannover
O.L.G.	Celle		
M.B.	Reserve-Landwehr-Bataillon (Hannover) Nr. 73, 2. Compagnie.		

Dorf Seelze, an der Chaussee Hannover-Wunstorf, auf dem linken Ufer der Leine, 580 Einw., 1 evangelische Kirche, 1 Gemeindeschule, Postagentur. Ackerbau, wenig Handel und Industrie, keine gewerbliche Etablissements, chemische Fabrik (im Bau)

Umliegende Ortschaften: Oestlich von Seelze an der Chaussee Hannover-Wunstorf: Dorf **Letter**, 4 km, 500 Einw.; westlich an derselben Chaussee: **Lohnde**, 2 km, 300 Einw., südlich hiervon, an chaussirten Landwegen: die Ortschaften **Almhorst**, 280 Einw., **Döteberg**, 280 Einw., **Kirchwehren**, 300 Einw., 3 Mühlen mit zusammen 9 Mahlgängen; auf dem rechten Leine-Ufer: Dorf **Garbsen**, 3 km, 450 Einw., 2 Ziegeleien. Durchweg Ackerbau, insbesondere Getreide und theilweise auch Zuckerrüben, fiskalische Waldungen.

II. Durchgangsstation der Strecke Hannover-Wunstorf, 2 Haupt-, 2 Nebengleise, 1 Haupt-, 1 Zwischenbahnsteig, 1 massives zweistöckiges Empfangsgebäude mit Nebengebäude (Ställe und Retiraden), 1 Bahnmeister-Magazingebäude (Materialschuppen), außerhalb des Bahnhofs 1 massives zweistöckiges Beamten-Wohngebäude mit Hofraum, 1 Stallgebäude und Waschhaus, 1 Weichenstellerbude (Fachwerk), Gartenanlagen.

III. Vollständiger Nachtdienst für den äußeren Dienst und, nach Lage der Züge, für Personenverkehr, 7 Weichen, Beleuchtung durch Petroleum. Trinkwasser aus dem Stationsbrunnen.

IV. Billet- und Gepäckexpedition, 1 Wartesaal für sämmtliche Klassen. Depeschen-Annahme.

V. Güterraum von 11,7 qm Lagerfläche, 1 feste Rampe (Kopf- und Seitenrampe), 1 transportable Rampe, 1 Freiladegleis für 24 Achsen.

VI. 1 Stations-Assistent (als Vorstand), 1 Weichensteller, 3 Hülfsweichensteller, 2 Arbeiter (für Stations- und Güterexpeditionsarbeiten).

VII. Dienstwohnungen im Stationsgebäude für 1 Beamten (Weichensteller), im Beamten-Wohngebäude für den Stations-Vorstand und für den Bahnmeister, zu letzteren beiden Dienstland.

VIII. —

IX. —

X. Versand: Schiffsbauholz, Asphalterde aus den Brüchen bei Limmer (siehe St. Linden des Betriebsamts-Bezirks Hannover-Altenbeken) nach Amerika, Schweden, Norwegen, Getreide, Zuckerrüben nach Rethen, Linden und Weetzen.

Empfang: Steinkohlen, Mergel, Mauersteine, Rübenschnitzel.

TAUBER

Ortungstechnik
Bohrungen
Taucherarbeiten
Kampfmittelbergung
Kampfmittelbeseitigung

K.A. TAUBER SPEZIALBAU-KG

DER ERFAHRENE SPEZIALIST FÜR
DIE KAMPFMITTELRÄUMUNG

Seit Jahren Partner der
Deutschen Bundesbahn
beim Bau der Neubaustrecke
Hannover-Würzburg und
bei anderen Projekten

Virnkamp 26
4400 Münster - St. Mauritz
Tel. (02 51) *32 40 01
Telex 8 92 549 trg d

Unterer Neubergweg 11 b
8700 Würzburg
Tel. (09 31) 8 19 59

Entstehung des Rangierbahnhofs Seelze

Um die Jahrhundertwende nahmen die industrielle Entwicklung und damit das Güter- und Verkehrsaufkommen einen erheblichen Aufschwung.

Die Hoffnung, mit dem so gründlich erfolgten Bahnhofsumbau in Hannover auf Jahrzehnte hinaus aller Sorgen ledig zu sein, zeigte sich bald als trügerisch.

Der Durchgangsverkehr in Hannover, wovon der größte Anteil auf die Relation Wunstorf–Lehrte und Gegenrichtung entfiel, nahm erheblich zu. Die Anzahl der Züge dieser Relation stieg um 350 Prozent zwischen 1880 und 1906 an. Aus täglich 68 Zügen waren 237 geworden.

Diese starke Zunahme führte zwangsläufig zu einer Überlastung der nur zweigleisigen Verbindung und störte laufend den Zugverkehr auf den Bahnhöfen. Besonders in Hannover Hauptbahnhof kam es immer wieder zu Stockungen. Einerseits konnte er kaum noch die gleichfalls stark angewachsene Zahl der Personenzüge aufnehmen, andererseits sperrte ein durchfahrender Güterzug für lange Zeit alle Ein- und Ausfahrten. Die Lösung aller Probleme hieß Güterumgehungsbahn, im Grunde eine gar nicht so neue Idee.

Schon 1872 wurde der Entwurf einer Umgehungsbahn aufgestellt, auf der die Güterzüge aus Altenbeken, Berlin, Braunschweig und Göttingen den Rangierbahnhof Hainholz unter Umgehung des Stadtgebiets auf der Nordseite der Eilenriede erreichen sollten. Aus heute unbekannten Gründen wurde er nie verwirklicht. 1888 wurde ein Plan erörtert, die industriereiche und damals noch selbständige Stadt Linden mit einer Stichbahn nach Seelze oder Wunstorf an die Strecken nach Bremen bzw. Westfalen anzuschließen. Die hannoverschen Bahnhöfe sollten dadurch vom Lindener Frachtaufkommen befreit werden.

Bei Anfall zu vieler Züge in Linden leitete man diese statt durch den Hauptbahnhof Hannover über Weetzen und Haste (Kopfmachen) auf die Strecke ins Ruhrgebiet

Ausgehend von den Bebauungsplänen der Stadt begannen 1890 die Vorarbeiten für die südliche Umgehungsbahn Lehrte – Linden – Seelze einschließlich der Hochlegung und einer Verlegung der Altenbekener Bahn.

Allerdings konnte man sich nicht über die Aufteilung der Kosten einigen, so daß verschiedene preiswertere Kompromißlösungen geprüft wurden.

1897 erklärte sich der Staat bereit, einen Teil der Kosten zu übernehmen und ordnete ohne Berücksichtigung der Einwände der Stadt die Vorarbeiten für eine von Wunstorf bis Lehrte reichende nördliche Umgehungsbahn an.

1902 lagen die Pläne vor, doch ergaben sie keine befriedigende Lösung. Außerdem legte das Militär sein Veto ein, da die Bahn den Truppenübungsplatz Vahrenwalderheide durchquert hätte. Also kam die südliche Umgehungsbahn wieder ins Gespräch. Ein Gesetz vom 25.6.1904 für einen ersten Bankkredit von 26 Millionen Mark gab grünes Licht für den Bau, der auch sofort in Angriff genommen wurde.

Im einzelnen umfaßte der Entwurf die zweigleisige Güterbahn Wunstorf – Lehrte mit einigen Überführungen und Verbindungsbahnen an andere Hauptstrecken.

Auch der damalige Rangierbahnhof Hainholz war wegen des stetig steigenden Verkehrsaufkommens seinen Aufgaben nicht mehr gewachsen. Die Güterbahnhöfe Möhringsberg und Weidendamm erfuhren einen Aufschwung, der zu Erweiterungen führte.

Der Rangierbahnhof Hainholz sollte künftig als Sammel- und Verteilungsbahnhof für Leinhausen, Möhringsberg und Weidendamm dienen und entlastet werden.

Zu den genannten Streckenneubauten, Änderungen und Umbauten in den hannoverschen Bahnhöfen gehörten auch die Planung und der Neubau des Rangierbahnhofs Seelze und die zweigleisige Güterbahn von Letter zum Rangierbahnhof Hainholz.

Ursprünglich sollte der Rangierbahnhof in Wunstorf gebaut werden. Die Verhandlungen mit den dortigen Bauern scheiterten jedoch, so daß die Eisenbahnverwaltung sich schließlich gezwungen sah, im Raum Letter/Seelze das erforderliche Land zu erwerben.

Die Königlich–Preußische Staatsbahn (KPEV) erwarb daher ein Gelände von 120 Morgen zum Preis von 360 000 Mark im Raum Seelze, weil das Land hier billiger zu haben war.

Dem Ankauf des Landes gingen detaillierte Planungen für den neuen Rangierbahnhof voraus.

Veranlassung zum Bau war auch die erforderliche Teilung der Verkehrsströme vom Westen nach dem Osten und die Zusammenfassung der bisher auf mehreren Bahnhöfen durchzuführenden Zugbildungen an einer zentralen Stelle.

So konnte im Jahre 1906 mit dem Bau des Rangierbahnhofs Seelze begonnen werden. Für das gesamte Projekt waren rund 9 Millionen Mark an Baukosten vorgesehen. Der Bahnhof mit seiner großen Ausdehnung entstand in den Gemeindebe-

zirken Letter, Harenberg, Seelze und später Lohnde und erhielt den Namen Seelze.

Die Bauzeit dauerte von 1906 bis 1909.

Die Anlage wurde als zweiseitiger Flachbahnhof mit einem

Ost–West–System und
West–Ost–System

in einer Länge von 5,5 km und einem Durchlauf von täglich max. 6 000 Güterwagen ausgelegt.

In jedem System erfolgte der klassische Ausbau als zweiseitiger Flachbahnhof mit je einer Einfahr–, Richtungs– und Ausfahrgruppe.

Im Ost–West–System waren vorhanden:

Einfahrgruppe	4 Gleise
Richtungsgruppe	10 Gleise
Ausfahrgruppe	4 Gleise
Lokwechsel u. Überholungen	1 Gleis

Das West–Ost–System bestand aus

Einfahrgruppe	3 Gleise (ein viertes Gleis war für die Erweiterung vorgesehen)
Richtungsgruppe	12 Gleise und 2 Gleise für Ortswagen
Ausfahrgruppe	5 Gleise
Lokwechsel und Überholungen	1 Gleis

Zu einem späteren Zeitpunkt wurde in jedem System eine Nachordnungsgruppe mit einem Nebenablaufberg für die Nahgüterzugbildung (Lokalverkehr) nachgebaut.

Der 1. April 1909 gilt als offizielles Eröffnungsdatum für den Rangierbahnhof Seelze. Er war einer der bedeutendsten und modernsten Rangierbahnhöfe der damaligen Zeit.

In enger Verbindung stand auch die Eröffnung der Güterzugstrecke Wunstorf–Hannover Hgbf/Hannover–Linden am 1.5.1909. Danach lief der Betrieb des neuen Rangierbahnhofs voll an.

Der Bahnhof wurde seinerzeit in sieben Bezirke eingeteilt, und zwar:

Bezirk I	Sammelbahnhof (Vorbf)
Bezirk II	Bezirk West
Bezirk III	Bezirk Ost
Bezirk IV	Ostberg
Bezirk V	Zugbildung Richtung Nord/West
Bezirk VI	Westberg
Bezirk VII	Zugbildung Richtung Ost/Süd

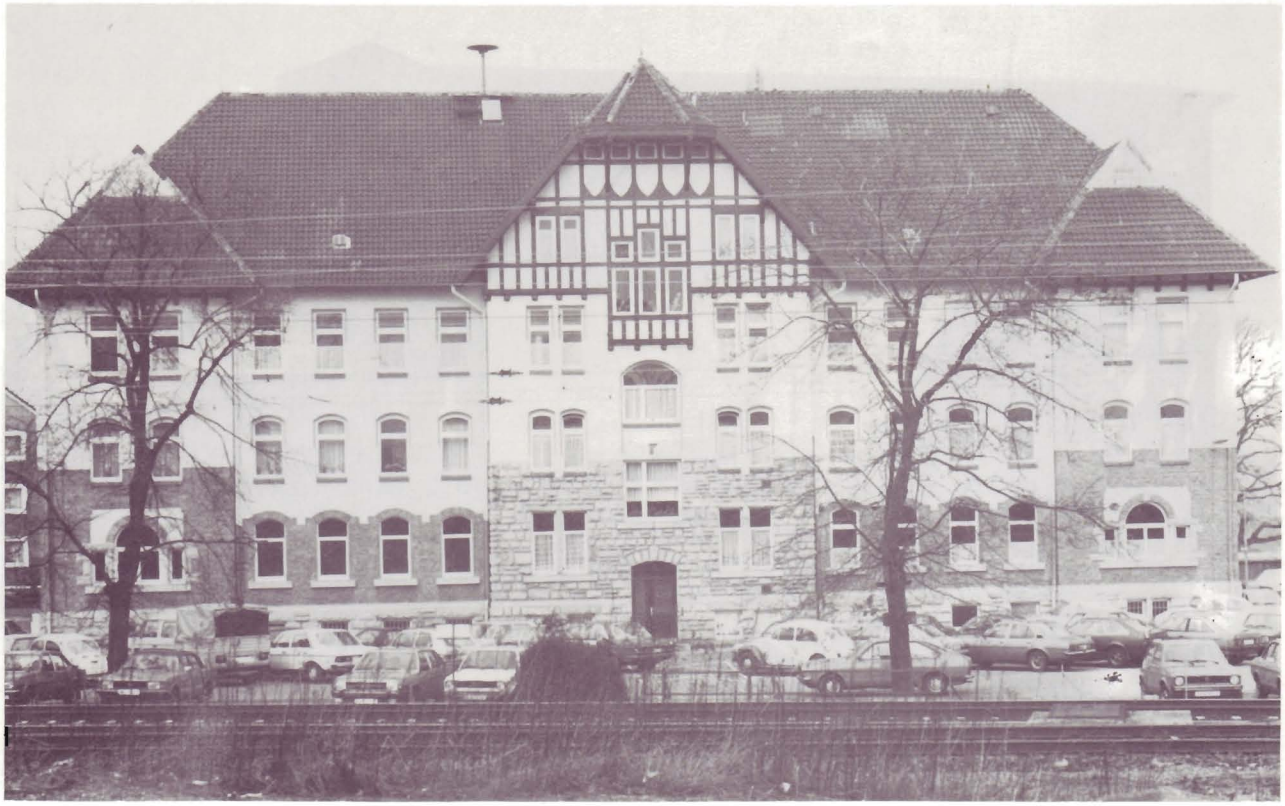
Von 11 (später 12) Stellwerken wurde der Betrieb gesteuert, und zwar:

Stellwerk I	Reisezuggleise	spät. Bez.: Srf
Stellwerk II	Fdl Bez West	spät. Bez.: Swf
Stellwerk III	Zugbildung Nord/West	spät. Bez.: Swh
Stellwerk IV	Ablaufstellwerk Westberg	spät. Bez.: Swb
Stellwerk V	Zugbildung Nord/West	spät. Bez.: Swz
Stellwerk VI	Zugbildung Ost/Süd	spät. Bez.: Soz
Stellwerk VII	Lokverkehr/ Kohlenbansen	spät. Bez.: Sok
Stellwerk VIII	Ablaufstellwerk Ostberg (Aufgabenänderung)	spät. Bez.: Sob
	Ablaufstellwerk Ostberg 1939/1940 nachgebaut	spät. Bez.: Soa
Stellwerk IX	Zugbildung Ost/Süd	spät. Bez.: Soü
Stellwerk X	Lokverkehr	spät. Bez.: Sol
Stellwerk XI	Fdl Bez Ost	spät. Bez.: Sof

Im Laufe der Zeit kamen noch hinzu bzw. wurden durch die Technisierung wieder aufgelöst:

Blockstelle Harenberg	an der Personenbahn Hannover–Wunstorf
Blockstelle Lohnde	an der Personenbahn Hannover–Wunstorf
Blockstelle Sportplatz	an der Güterbahn Seelze – Han–Linden
Abzweigstelle Letter	an der Personenbahn Hannover – Wunstorf mit Überleitungsmöglichkeit auf die Güterbahn Hannover – Seelze
Betriebsbf Ahlem	an der Güterbahn Seelze–Han–Linden und der 1957 in Betrieb genommenen Verbindungsbahn Hannover Güterumgehungsbahn - Han–Linden

Wegen der großen Ausdehnung der Anlage im Raum Seelze wurde mit der Inbetriebnahme des Rangierbahnhofs zwischen dem Westbezirk (Almhorster Straßenbrücke) und dem Ostbezirk (Stellwerk XI (Sof) in Letter) ein regelmäßiger Pendelverkehr für innerdienstliche Zwecke eingerichtet. Der Pendelverkehr diente der Personalbeförderung, der Material– und Begleitpapierbeförderung in die einzelnen Bahnhofsbezirke.



Das heutige Verwaltungsgebäude des Rangierbahnhofs

Das ehemalige Verwaltungsgebäude des Rangierbahnhofs

Die alte Holzbrücke am Haltepunkt Letter – Übergang zu den Zügen Richtung Hannover (Zustand 1963) heute durch andere Brücke ersetzt

Das Empfangsgebäude Haltepunkt Letter (Zustand 1981)

Mit Inbetriebnahme des Haltepunktes Letter am 1.4.1916 endete der Pendelverkehr innerhalb des Bahnhofs, weil jetzt die Möglichkeit bestand, mit Reisezügen von Seelze nach Letter zu fahren.

Nach einer Anlaufzeit wurden bei Inbetriebnahme des Bahnhofs von der maximalen Leistungsfähigkeit von 6 000 Wagen/täglich an
beiden Ablaufbergen ca. 3 800 Wagen/täglich erreicht.

Zur Erledigung der anfallenden Arbeiten waren in den einzelnen Bahnhofsteilen folgende Mitarbeiter im Rangierdienst (Rangierer) eingesetzt:

Ost–West–System

Bezirk IV Einfahrgruppe, Ostberg, Richtungsgruppe
je Schicht 12 Rangierer einschl. Aufsichtskräfte

Bezirk V Zugbildungsgruppe Nord/West
je Schicht 7 Rangierer einschl. Aufsichtskräfte

West–Ost–System

Bezirk VI Einfahrgruppe, Westberg, Richtungsgruppe
je Schicht 14 Rangierer einschl. Aufsichtskräfte

Bezirk VII Zugbildungsgruppe Süd/Ost
Zeitweise waren hier gleichzeitig zwei Rangierlokomotiven im Einsatz,
je Schicht 9 Rangierer einschl. Aufsichtskräfte

In beiden Systemen arbeitete zusätzlich eine Rangierkolonne mit 4 Rangierern in zwei Schichten, die für den Ortsverkehr zuständig war. Von dieser Kolonne wurden die eingegangenen Wagen an den Entladestellen bereitgestellt und die zum Versand gekommenen Wagen abgeholt.

Einen wesentlichen Anteil hatte der Dienstgutverkehr mit Kohlen für die Dampflokomotiven. Es mußten täglich viele Wagen mit Lok–Kohle bereitgestellt, umgestellt und entladen werden.

Die damalige Zeit erforderte einen hohen Bestand an Zugbegleitpersonal. Eine durchgehende Bremse gab es noch nicht. Auch hatten die Wagen nur Gleitachslager, die in bestimmten Abständen geölt werden mußten. Dies erforderte eine Zugbegleitmannschaft, die aus dem Zugführer, mehreren Schaffnern, Bremsern und Ölern bestand. Das Zugpersonal mußte die in der Ausfahrgruppe bereitgestellten Züge auch selbst fertigstellen, z.B. Kuppeln, Aufschreiben, Aufrüsten und zur Abfahrt vorbereiten. Der Dienst des Zugpersonals begann daher so früh vor der Abfahrtszeit des betreffenden Zuges, daß diese Arbeiten noch erledigt werden konnten.

Bei den Zügen des Nahverkehrs mußten auch die Rangierarbeiten auf kleineren Bahnhöfen vom Zugpersonal ausgeführt werden. Die abzusetzenden Wagen wurden sogleich an den Entladestellen und im Freiladegleis bereitgestellt und die leeren und beladenen Wagen abgeholt und in den Zug eingestellt. Größeres Verkehrsaufkommen erforderte eine Teilung nach Verteilerzügen in den Morgenstunden und Sammlerzügen in den Abendstunden.

Wegen dieser vielseitigen Arbeiten bestand das Zugpersonal häufig aus 6 – 8 Mitarbeitern, die den Zug zu begleiten hatten.

Eine Verminderung des Zugpersonals erfolgte, nachdem 1923 die Kunze–Knorr–Güterzugbremse eingeführt wurde. Hierdurch waren Bremser in der bisherigen Zahl nicht mehr erforderlich. Die technische Weiterentwicklung des Wagenmaterials ließ es zu, auch auf die vorher noch erforderlichen Oeler zu verzichten.

Beim Rangierbahnhof Seelze waren in der früheren Zeit bis zu 180 Zugbegleiter für den Güterzugdienst beheimatet.

Die technische Entwicklung und organisatorische Änderungen im Güterzugdienst haben es ermöglicht, heute Güterzüge nur noch in bestimmten Fällen durch besonderes Zugpersonal begleiten zu lassen. In der Regel werden Güterzüge ohne Zugbegleitpersonal und nur noch mit dem Triebfahrzeugführer allein gefahren.

Im Jahre 1976 wurde daher Seelze als Zugbegleiterheimatbahnhof aufgelassen.

Das Zugpersonal wechselte in der Regel von Zug zu Zug. Nach einer Pause übernahm ein auswärtiges Personal einen neuen Zug in der Gegenrichtung und kam danach wieder zum Heimatbahnhof zurück. Ähnlich verhielt es sich mit dem Lokpersonal. Häufig war auch eine Übernachtung im auswärtigen Bereich notwendig. Für diesen Zweck wurde in Seelze ein besonderes Übernachtungsgebäude mit Wasch–, Dusch– und Schlafräumen unterhalten. Daneben waren Kochgelegenheiten zur Selbstverpflegung und eine Betriebsküche vorhanden.

In dem Übernachtungsgebäude waren zuletzt 76 Zimmer für Schlafgelegenheiten eingerichtet.

Mit dem Rückgang der Übernachtungen des Zugpersonals und dem Ende der Dampflokzeit trat wiederum eine wesentliche Änderung ein. Die Ausbleibezeiten des Personals verminderten sich erheblich, weil schnellere Umläufe erreicht wurden. Dadurch waren Übernachtungen in dem bisherigen Umfange nicht mehr erforderlich. Das vorhandene Übernachtungsgebäude war nicht mehr ausgelastet.

Es wurde daher umgebaut und dient seit dem 1.8.1979 als Verwaltungsgebäude für den Rangierbahnhof Seelze.

Mit der ständigen Zunahme des Zugverkehrs wurde auch die Nachrichtenübermittlung verbessert.

Im Hannoverschen Raum wurden erstmals 1846 elektromechanische Telegraphen des Systems "Morse" für den Zugverkehr eingesetzt. Hiermit gelangten zunächst Mitteilungen über den Zugverkehr von Bahnhof zu Bahnhof. Durch diese Verständigung zwischen benachbarten Stationen konnte man vom unsicheren Fahren im Zeitabstand auf das Fahren im Raumabstand übergehen.

Den Vorteil der schnelleren Übermittlung von schriftlichen Nachrichten erkannte man bald, und so wurden die Telegraphen für den allgemeinen Verkehr freigegeben. Der Rangierbahnhof Seelze erhielt eine Telegraphenstelle, die mit 14 größeren Orten im Umkreis von 200 km Verbindung hatte. Alle Mitteilungen über den Zugverkehr und allgemeine Nachrichten wurden über den Morsetelegraphen übermittelt.

Die Morsetelegraphen wurden ab 1951 nach und nach außer Betrieb genommen und von modernen Fernschreibern – für die Abgabe der Zugmeldungen von Sprachspeichern – abgelöst.

Ein Rangierbahnhof hat die Aufgabe, die von den verschiedenen Bahnhöfen des Einzugsbereichs zulaufenden Züge aufzulösen, die Güterwagen dieser Züge nach bestimmten Relationen neu zu ordnen und daraus neue Züge für bestimmte Zielgebiete zusammenzustellen.

In diesem Rahmen können die dem einzelnen Bahnhof zugewiesenen Aufgaben sehr verschieden geartet und groß sein. Sie sind bedingt durch die Aufteilung der Zugbildungsaufgaben und hängen selbstverständlich ab von der Stärke des Verkehrs sowie von den wirtschaftlichen Gegebenheiten.

Die Anfangszeit hatte den Verkehr in Seelze hauptsächlich auf die West–Ost–Richtung ausgerichtet.

Neben einer umfangreichen Nahgüterzugbildung für den näheren Umkreis entwickelte sich nach und nach eine Fernzugbildung von

Seelze nach Hamm
Osnabrück
Bremen
Hamburg–Wilhelmsburg
Göttingen
Magdeburg
Dessau–Roßlau
Falkenberg
Wustermark
Leipzig–Wahren

Der Verkehr für die Nord–Süd–Richtung wurde hauptsächlich in Lehrte Verschiebebahnhof versehen. Diese Aufgaben haben mehrfach zwischen den Bahnhöfen Lehrte und Seelze gewechselt. Schließlich wurden die Rangieraufgaben im Raum Hannover etwa 1937 aufgeteilt, und zwar erhielten

Seelze Rbf	Zugbildungsaufgaben für alle Richtungen im Frachtgutverkehr
Lehrte Rbf	Zugbildungsaufgaben für alle Richtungen im Eilgutverkehr im Zusammenhang mit der Eilgutumladestelle Lehrte
Hannover Hgbf	Ortsgüterverkehr mit den ausgedehnten Anschlußstellen und Zugbildungsaufgaben im Zusammenhang mit der Frachtstückgutumladestelle Hannover

Ihr Versorgungsprogramm von der DBV

Ein öffentlichrechtliches Unternehmen mit überzeugenden Leistungen

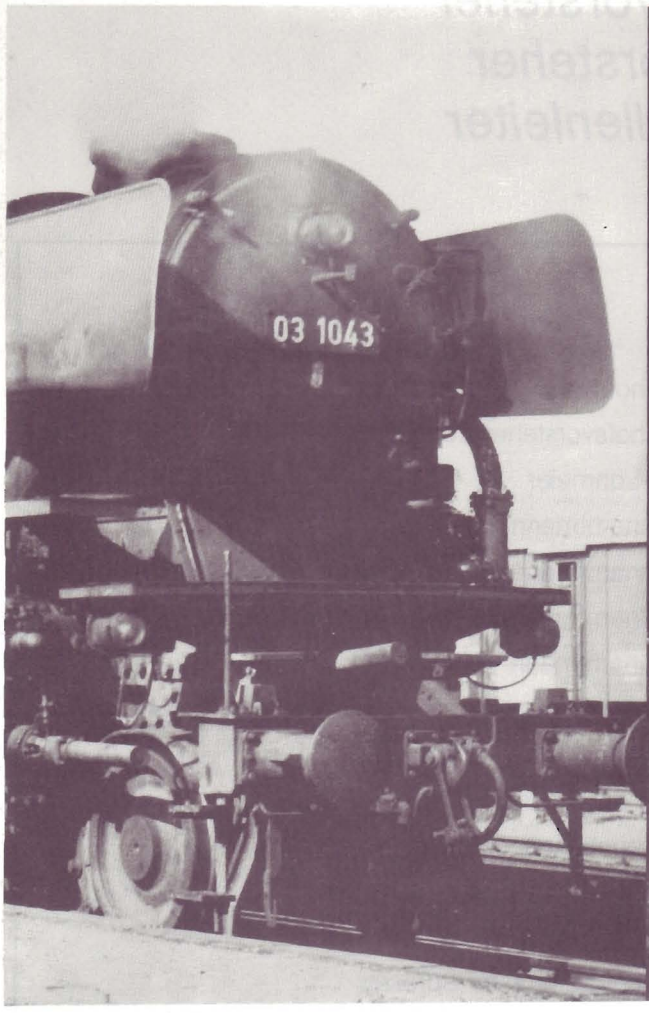
Gegen alle Gefahren des täglichen Lebens bietet die DBV finanziellen Schutz. Zuverlässig, sicher, stabil, reell.

- Berufs- und Dienstunfähigkeit
- Krankenversicherung
- Unfallversicherung
- Privathaftpflichtversicherung
- Hausrat- und Gebäudeversicherung
- Kraftfahrtversicherung
- Rechtsschutzversicherung
- Lebensversicherung mit Hypothek
- Risiko - Lebensversicherung

DBV DEUTSCHE BEAMTEN-VERSICHERUNG
Unternehmen der DBV-PARTNER-GRUPPE
Bezirksdirektion: 3000 Hannover, Schmiedestr. 25, Tel. 0511/32 75 81

Bahnhofsvorsteher
Dienstvorsteher
Dienststellenleiter

1909 bis 1913	Oberbahnhofsvorsteher Martin
1913 bis 1923	Oberbahnhofsvorsteher Schlüter
1923 bis 1934	Amtmann Lohmeier
1934 bis 1938	Reichsbahnamtmann Fricke
1938 bis 1939	Reichsbahnamtmann Jung
1939 bis 1940	Reichsbahnamtmann Fraerichs
1940 bis 1945	Reichsbahnamtmann Wirths
1945	Reichsbahnamtmann Krebs
1946 bis 1949	Reichsbahnamtmann Lehbrink
1949 bis 1957	Bundesbahnamtmann Funke
1957	Bundesbahnoberinspektor Annecke
1957 bis 1963	Bundesbahnoberamtmann Mensching
1963 bis 1976	Bundesbahnoberrat Peters
ab 1.9.1976	Bundesbahnoberamtsrat Sbresny



Die Berufsgewerkschaft des Lokpersonals.

Über 110 Jahre Tradition, stets aktiv und leistungsstark.

Es gibt doch die GDBA

Was wir leisten:

- Beratung und Vertretung in allen beruflichen, dienstlichen und sozialen Angelegenheiten
- Rechtsschutz bei freier Anwaltswahl und Rechtsberatung
- Förderung der Fach- und Berufsausbildung
- Kostenlose Lieferung der GDBA-Zeitung „Eisenbahner Rundschau" und der DBB-Zeitung „Der Beamtenbund"
- Herausgabe von Broschüren und Leitfäden für den Dienst
- Zahlung einer Sterbegeldbeihilfe bzw. einer Unfall-Sterbegeldbeihilfe
- Freizeit-Unfallversicherung mit Todesfallentschädigung, Invaliditätsentschädigung und Unfall-Krankenhausgeld
- Familien-Rechtsschutzversicherung
- Verbilligte Urlaubs- und Studienreisen durch das Bildungs- und Sozialwerk des Deutschen Beamtenbundes

Eine gute Adresse für alle Eisenbahner: GDBA

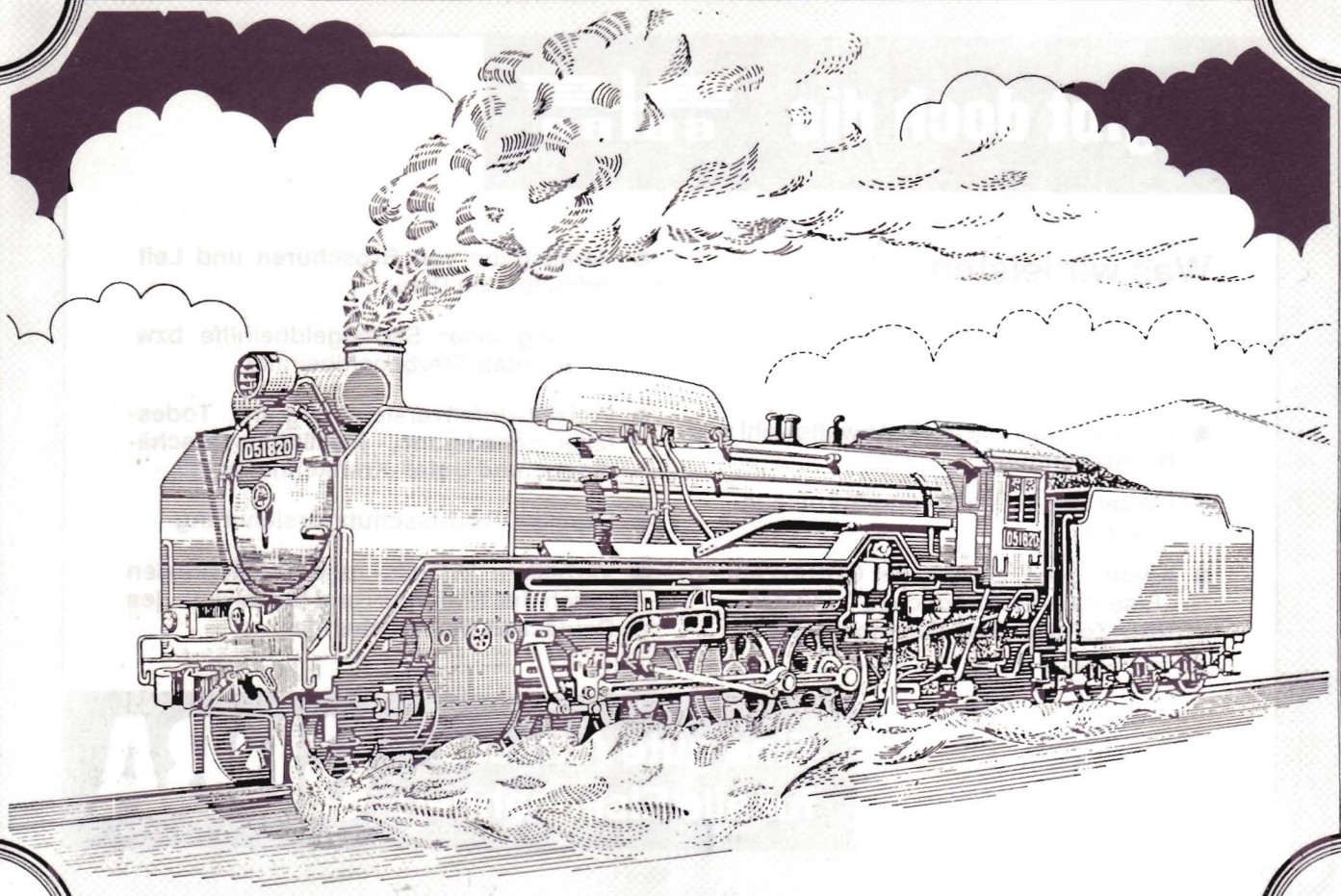
Zum 75jährigen Jubiläum unsere besten Wünsche!

Wenn aus der Tagesarbeit ein 75jähriges Jubiläum wird, ist das Grund genug, Ihnen allen auf's herzlichste zu gratulieren. Und zugleich ein wenig stolz darauf zu sein, daß wir Ihnen bei der Abwicklung Ihrer Aufgaben helfen konnten. Genauer gesagt, auf unsere Systeme, die in Gleisfeldern und auf Bahnsteigen Tag für Tag die Arbeit rationeller, Verständigung besser und Notsituationen weniger gefährlich machen. Wir wünschen Ihnen für die nächsten 75 Jahre viel Glück.

Reden Sie mit uns – wenn Sie miteinander sprechen wollen.

NEUMANN ELEKTRONIK

Bülowstraße 104–110 · 4330 Mülheim a. d. Ruhr 1
Telefon: (02 08) 42 00 71 · Telex: 08 56 823



Die Alte

-Zeit kommt nicht zurück.

Aber: Tradition verpflichtet.

Die Geschichte der genossenschaftlichen Banken ist entscheidend vom vollen Vertrauen ihrer Kunden geprägt. Heute bilden sie mit über 19.600 Stellen das dichteste Bankennetz in Deutschland. Modern, immer hilfsbereit und mit der ganzen Verantwortung, die ihre Geschäfte erfordern.

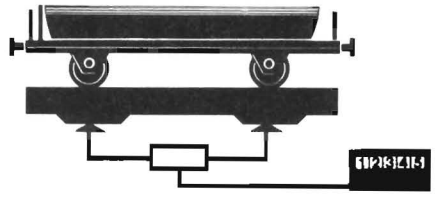
Wir bieten mehr als Geld und Zinsen

Calenberger Volksbank

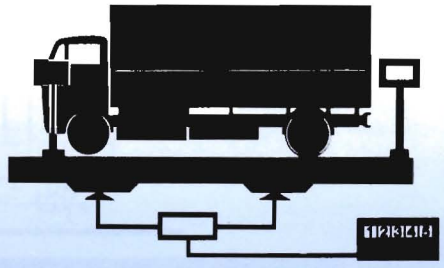
Geschäftsstellen in: Seelze · Letter · Harenberg · Lohnde · Dedensen · Havelse · Stöcken · Ledeburg · Marienwerder

Hauhinco

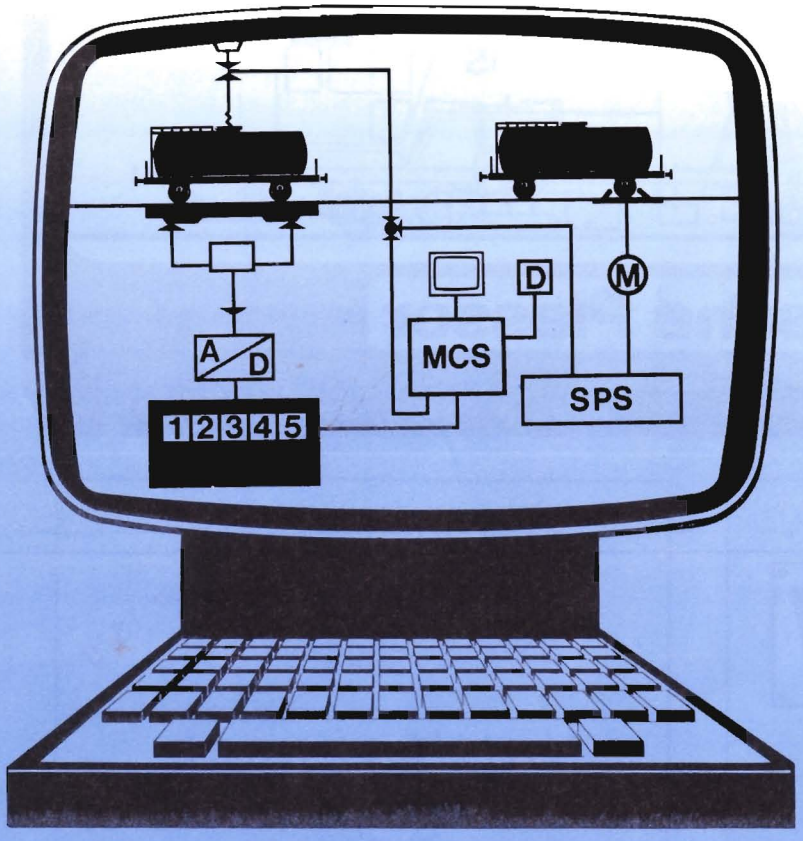
Transportieren · Wägen



Elektromechanische Gleisfahrzeugwaage

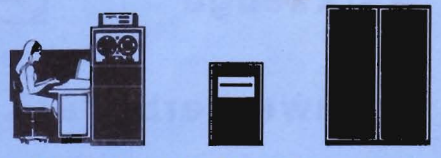


Elektromechanische Straßenfahrzeugwaage



Transportwagen für Pufferangriff

Transportwagen für Spurkranz- oder Laufflächenangriff



Rechnerunterstützte Prozeßsteuerungen für alle Transport- und Wägeaufgaben

5/226

Transportieren und Wägen mit Hauhinco

das bedeutet, für jedes Einzelproblem eine maßgeschneiderte Lösung und das Wissen, daraus wirtschaftliche Gesamtlösungen zu konzipieren – bis zur alles umfassenden Prozeßautomation.

Dazu gehören Transporteinrichtungen zum Bewegen, Positionieren und zur Zugbildung von Gleisfahrzeugen, Gleis- und Straßenfahrzeugwaagen und das zentrale Prozeßrechnersystem in der jeweils gewünschten Komfortstufe.

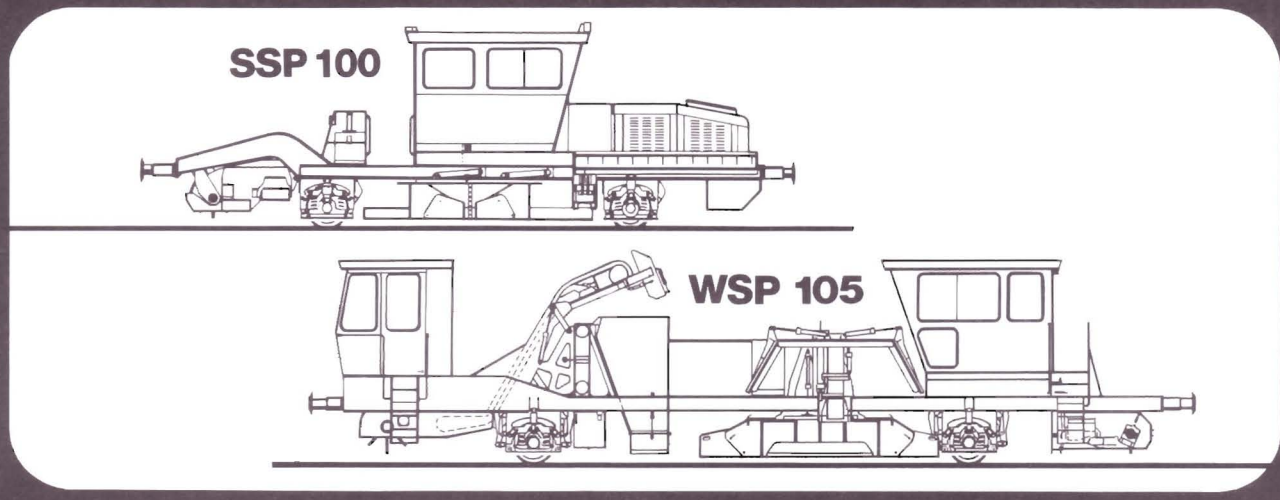
Dazu gehören auch die fundamentlose Hauhinco-Mobilwaage als bewegliche Wägestation im Gleis und der Hauhinco-Fahrtwäger, der ohne Unterbrechung des Transportflusses das Wägen von Gleisfahrzeugen ermöglicht.

Hauhinco
Maschinenfabrik
G. Hausherr, Jochums
GmbH & Co. KG
Zweigertstr. 28/30
Postfach 101661
D-4300 Essen 1
Tel. 0201-771071
Telex 857834 hinco

Hauhinco – Nutzen aus Erfahrung

Zügig profilieren

Der richtige Bettungsquerschnitt schafft die Voraussetzung für eine gute Gleislage. Das Plasser & Theurer Schotterverteil- und Planiermaschinenprogramm bietet für jeden Einsatzbereich eine hochleistungsfähige Maschine.



Deutsche Plasser

Werk:
Industriestraße 31, D-8228 Freilassing

Ersatzteillager und Kundendienst:
Friedrich Eckart-Straße 35, D-8 München 81

Eisenwaren

Werkzeuge

Heimwerkerbedarf

PAUL PASCHKE GmbH

3000 Hannover

Volgersweg 17/18

Tel. (0511) 34 34 00

Gegr. 1876

Stahlhandelsgesellschaft

Nettlenbusch

&

Syrowy

3000 Hannover, Am Südbahnhof 30

Tel. 0511/81 30 61

EDELSTAHL

+

BLANKSTAHL

Seelzer Bahnhofsdaten

1906 Erwerb von 120 Morgen Land zum Preis von 360 000 Mark für den Bau eines Rangierbahnhofs westlich von Hannover in Letter/Seelze

1906/09 Bau des Rangierbahnhofs als zweiseitiger Flachbahnhof mit Richtungsbetrieb für den Ost–West und West–Ost–Verkehr. In jedem System wurde ein Ablaufberg (Ostberg und Westberg) errichtet.

1.4.1909 Eröffnung des Rangierbahnhofs. Zunächst geringer Verkehr. Nach Inbetriebnahme der Güterumgehungsbahn Wunstorf – Hannover/Han–Linden im Mai 1909 stieg der Verkehr an.

1.5.1909 Eröffnung der Güterumgehungsbahn Wunstorf – Hannover Hgbf/Han-Linden

Bahnhofspersonal zur Gründungszeit

1914 Beginn des ersten Weltkrieges. In Seelze wurde eine große Zahl von Wagen abgebordet, um sie als Flachwagen für militärische Transporte verwenden zu können. Die Bordteile wurden im heutigen Bezirk Süd gelagert.

1.4.1916 Inbetriebnahme des Haltepunktes Letter für den Personenverkehr.

1917 Im westlichen Teil (später Sammelbahnhof) und heute Wagenwerkstatt/Waschanlage) wurde ein Verpflegungsdepot für Heeresnachschub eingerichtet.

Einrichtung mehrerer Fahrbüros, die hauptsächlich den Einsatz des Fahrpersonals im örtlichen und auch im auswärtigen Bereich regelten.

In den einzelnen Bahnhofsbezirken waren Fahrmeister untergebracht, die für ankommende und abfahrende Fahrpersonale zuständig waren. Ein Oberfahrmeister koordinierte die Aufgaben. Es waren bis zu 180 Mitarbeiter des Zugpersonals vorhanden.

Die überregionalen Aufgaben gingen später auf die Zugleitung über, die beim Betriebsamt eingerichtet wurde.

Inzwischen sind die Zugleitungen bei der Direktion zentralisiert.

1921 An der Südseite des Bahnhofs errichtete die Fa. Theis AG eine Schlackenaufbereitungsanlage. Die Schlacken (Feuerungsrückstände der Dampflokomotiven) wurden hier aufbereitet und wieder verwertet.
Täglich konnten bis zu 170 t verarbeitet werden. Die Firma erhielt etwa 25 - 30 Wagen täglich zugeführt.

1923 Einführung der Kunze–Knorr–Güterzugbremse als durchgehende Zugbremse.

Hierdurch wurde die Besetzung der Züge mit Zugpersonal vermindert.

1924 In Hannover wird eine Bahnselbstanschlußanlage (Basa) für Telefon errichtet. Nach einiger Zeit wurde auch Seelze an dieses Fernsprechnetz angeschlossen.

1932 Richtungsgruppe West–Ost um drei Gleise erweitert.

1939/40 Ablaufstellwerk Soa (Bauart VES) am Ostberg in Betrieb genommen.

Selbsttätige Steuerung von vier Weichen am Ablaufberg nach eingespeichertem Programm. Daneben wurde das Ost–West–System mit dem Ziel der Leistungssteigerung umgebaut. Einbau moderner und vom Stellwerk aus bedienbarer Gleisbremsen.

Vermehrung der Richtungsgleise. Änderung der Verteilzone mit Anbindung an die neuen Gleisbremsen. Erweiterung der Einfahrgruppe Ost um zwei Gleise. Einfahrgruppe Ost mit elektrischen Gleisfreimeldeanlagen ausgerüstet.

Die Stellwerke Swh, Swz, Sob und Sof erhielten neue Schalterwerke.

Im West–Ost–System sollten ebenfalls

Erweiterungen und Erneuerungen größeren Umfangs vorgenommen werden.Diese Arbeiten kamen wegen des Kriegsausbruchs nicht mehr zur Vollendung.

Es wurden lediglich drei neue Richtungsgleise gebaut und die Arbeiten danach vorerst eingestellt.

1942 Erweiterung der Ausfahrgruppe Ost um drei Gleise.

Ein Gleis, das bisher nur für Einfahrten von Lokomotiven gedient hatte, wurde in der Einfahrgruppe West als Berggleis eingerichtet und an den Westberg angeschlossen.

An der Südseite wurde ein zweites Überholungsgleis und Lokwechselgleis eingerichtet.

1943 Einfahrmöglichkeit aus Richtung Westen in zwei Gleise der Ausfahrgruppe Ost geschaffen.

1944 Nach vereinzelten Bombenangriffen in den vorhergehenden Kriegsjahren auf die Seelzer Bahnanlagen traten jetzt erhebliche Beeinträchtigungen des Betriebsablaufs durch starke Bombardierungen ein.

Am 22.5. wurden der Lokschuppen und Stellwerk X (Sol) durch Bomben beschädigt. am 15.7. wurde während der Nachstunden ein in das Überholungsgleis einfahrender Lazarettzug – vermutlich aus dem gefährdeten Gebiet Hannover–Möhringsberg herausgefahren – bombardiert.

Zahlreiche Tote und Verwundete waren zu beklagen. Außerdem wurde Stellwerk VIII (Sob) beschädigt. Die Verletzten wurden im Arztwagen des Hilfszuges nach Hannover gebracht.

Durch Bombenabwürfe am 22.10. war die Personenbahn bis Letter vollständig gesperrt.

Allein am 26.10. fielen 450 Sprengbomben, 7 Luftminen und 9 000 Stabbrandbomben auf Seelze, davon 75 Sprengbomben und 100 Stabbrandbomben auf das Bahngelände.

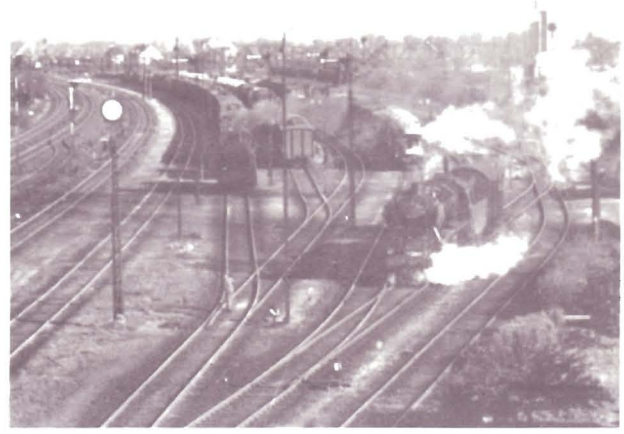
Am 23.11. explodierten mehrere durch Bomben getroffene Pulverwagen.

3.3.1945 Bei einem Luftangriff fielen über 500 Sprengbomben auf das Bahngelände und richteten erhebliche Zerstörungen an.

Die Zahl der getöteten und verletzten Personen ist nicht mehr bekannt.

Der Verschiebebahnhof war nur noch zu 10 % betriebsfähig.

10.4.1945 Besetzung des Verschiebebahnhofs durch allierte Truppen.



Bespannung eines Guterzuges vor zwei Jahrzehnten im Bezirk West. Dampflok Baureihe 44 mit Packwagen

1945 Die amerikanischen Besatzungstruppen waren an einer baldigen Wiederaufnahme des Eisenbahnbetriebes interessiert, weil die Strecke Bremerhaven – Seelze – Göttingen – Süddeutschland als Nachschubstrecke für die amerikanische Besatzungszone dienen sollte.

Es wurde sofort mit der Wiederinbetriebnahme des Bahnhofs begonnen. In Letter wurde ein Stützpunkt der Amerikaner zur Überwachung des Eisenbahnbetriebes auf dieser Nachschubstrecke eingerichtet.

Für die stationierten amerikanischen Soldaten hielten in Letter D– und Eilzüge von und nach Bremen. Letter war dadurch für einige Jahre auch D– und Eilzugstation.

Der Eisenbahngüterverkehr war nur gering. Die Hauptaufgabe war über viele Jahre die Wiederherstellung zerstörter Anlagen. Aber auch der Verkehrsstrom hatte sich durch die politischen Ereignisse verlagert. Während vor dem Zusammenbruch der Hauptverkehr von Westen (Ruhrgebiet) in Richtung Osten verlief, verlagerte er sich jetzt nach und nach von Nord nach Süd.

1946/47 Die Not der Nachkriegsjahre brachte es mit sich, daß häufig Beförderungsgüter gestohlen wurden. Diebstähle dieser Art waren teilweise bandenmäßig organisiert.

Für das amerikanische Wachpersonal wurden Beobachtungstürme gebaut, um bei den langsam anfahrenden Güterzügen das Aufspringen von "Wagenknackern" zu erkennen und zu verhindern. Im Volksmunde hieß die Heimstättenbrücke" für diese Zeit "Chesterfield-Brücke".

Diese Vorkommnisse hat der Regisseur Jürgen Roland für seinen Fernseh-Stahlnetz-Film „Spur 211" verwendet.

Die Dreharbeiten hierzu fanden z.T. im Bahnhof Seelze statt.

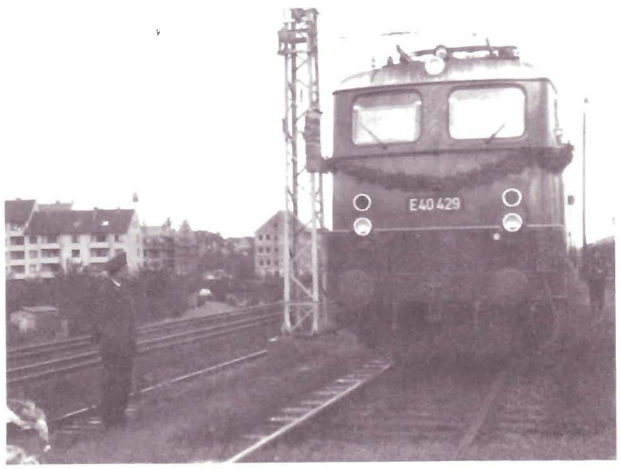
1956 Kantine Bw Seelze und Bf Seelze Rbf zusammengelegt.

1957 Eröffnung der "Ahlemer Kurve". Verbindet Hannover Hgbf mit der Güterumgehungsbahn nach Han-Linden. Für Züge zwischen Han-Linden und Hannover Hgbf entfiel das Kopfmachen in Seelze.

1960 Beginn des Versuchs mit Funksprechgeräten im Rangierdienst.

1962/1964 Umbau des West-Ost-Systems. Ablaufberg, neue Talbremsen, Änderung der Verteilzone, Verlängerung von Richtungsgleisen, Änderung der Fahrmöglichkeiten im Zugbildungsbereich (Stellwerk Soü).

Der erste mit elektrischer Lokomotive bespannte Guterzug in Seelze. Dg 7761 von Frankfurt – Ankunft in Gleis 111. Empfangen durch den ehemaligen Dienststellenleiter – Herrn Peter – am 18. September 1963



Inbetriebnahme des Ablaufstellwerks Swb (Technik A Dr S 60) mit Speichertechnik und automatischer Laufwegsteuerung. Speicherung über Lochstreifen mittels Lochstreifenleser. Außerbetriebsetzung des alten Stellwerks Swb und des Stellwerks Soz.

1963 Am 28.9. kam Dg 7761 von Frankfurt (Main) als erster Zug der elektrischen Traktionsart in Gleis 111 am Ostberg an.

In Gegenrichtung wurde Dg 7784 als erster Zug mit E-Lok bespannt gefahren.

1.1.1964 Stillegung des Rangierbahnhofs Lehrte und Verlagerung der Aufgaben nach Seelze. Inzwischen ist die Bezeichnung "Verschiebebahnhof" in "Rangierbahnhof" geändert worden.

In den Jahren 1964 bis 1970 sind die höchsten Leistungen, die jemals erzielt wurden, erreicht worden.

1966 Beginn der Vorbereitungsarbeiten mit der Firma Siemens zur Steuerung der Ablaufstellwerksanlage Swb durch Prozeßrechner.

4.2.1967 Demonstration vor dem Vorstand der DB. Die Datenverarbeitungstechnik im Rahmen der integrierten Transportsteuerung im Bereich der "Kybernetischen Insel Hannover" hat in der Betriebsabwicklung Einzug gehalten.

Nach der Demonstration entschied der Vorstand, die Arbeiten in einem Betriebsversuch fortzusetzen. Eintrag im Gästebuch:

"Am Tag eines denkwürdigen Versuchs, der Eisenbahngeschichte machen wird"
(Prof. Dr. H. M. Oeftering)

1967 Im West-Ost-System Betriebsversuch mit dem Ziel der Prozeßrechnersteuerung des Ablaufbetriebs am Westberg fortgesetzt.

Beginn eines Probebetriebs mit dem ersten Flachstellenmeldegerät, das durch Auswerten von Flachstellen-Impulsen eine Meldung und eine Zählung bewirkt.

1968 Weiterentwicklung der Talbremsensteuerung zur Umschaltung auf die Prozeßrechnersteuerung. Einbau von Lichtschranke, Radareinrichtung und

Meßstrecken.

Elektrifizierung der Strecke Hannover–Minden.

Abdrücklokomotiven am Westberg werden auf Funkfernsteuerung umgestellt.

Bedienung durch Bergmeister mit Geschwindigkeitsregelung über ein Bedienpult.

Nach dem 1960 begonnenen Versuch mit Funkgeräten wurde der Rangierfunk im gesamten Bahnhofsbereich eingeführt. Es wurden Funkgeräte vom Typ Teleport VI verwendet.

1969 Weichen in der Verteilzone am Westberg für die Prozeßrechnersteuerung vorbereitet. Hierbei wurden erstmals bei der DB die elektronischen Schienenkopfschalter verwendet, die den Einlauf und Auslauf eines Wagens im Bereich der Wirkzone einer Weiche meldeten (Achszählung).

Beginn des Einbaus der Richtungsgleisbremsen (Gummibremsen) mit elektronischer, geschwindigkeitsabhängiger Steuerung durch Prozeßsteuerrechner. Die kinetische Energie des abrollenden Wagens wird lastabhängig in Formänderungsarbeit des Gummis umgesetzt.

1969/1970 Einbau der Hauhinco–Siemens–Weiterführungseinrichtung (Förderanlage) in allen Richtungsgleisen des West–Ost–Systems. Die Steuerung durch Prozeßsteuerrechner wurde vorbereitet.

Einrichtung einer Dateneingabezentrale für die Datenerfassung des Ortsverkehrs und der Züge, die über den Westberg abgedrückt und nicht ferndatenmäßig erfaßt werden.

Einrichtung eines Datenvormeldenetzes im norddeutshen Raum für alle Züge nach Seelze Westberg.

1971 Inbetriebnahme der ersten durch Prozeßrechner gesteuerten Ablaufstellwerksanlage im Rangierbahnhof Seelze für die integrierte Transportsteuerung im Bereich der Kybernetischen Insel Hannover (Weichen, Talbremsen, Richtungsgleisbremsen, Förderanlagen werden automatisch gesteuert).

1973 Empelder Kurve eröffnet. Verbindet die Güterumgehungsbahn mit der Strecke Hannover – Hameln. Zur Entlastung der Nord–Süd–Strecke können Züge in Richtung Süden direkt auf diese Strecke geleitet werden, ohne in Han–Linden zu wenden (kopfmachen).

1977 Seelze wird als Zugbegleiterheimatbahnhof aufgelassen. Die restlichen Zugbegleiter werden dem Bf Hannover Hbf zugeordnet.

1979 Am 1.8. wird die Verwaltungsabteilung des Rangierbahnhofs in das bis dahin als Übernachtungsgebäude genutzte Gebäude verlegt.

Das bisherige Verwaltungsgebäude übernimmt der Fernmeldedienst für die Erweiterung der Fernmeldeanlagen.

Die Güterabfertigung Seelze wird als selbständige Hauptdienststelle aufgelöst und als Nebendienststelle dem Rangierbahnhof Seelze angegliedert.

Nachordnungsgruppe Bezirk Nord stillgelegt. Die noch verbliebenen Arbeiten werden am Hauptablaufberg erledigt.

1980 Die bisherigen sechs Zugabfertigungen in den Eingangs– und Ausgangsbezirken des Bahnhofs wurden im November zu einer zentralen Zugabfertigung im Gebäude 112 zusammengefaßt. Dieses wurde durch Ausnutzung der DVA–Anlagen und Ausdruck der erforderlichen Daten in der Zugabfertigung möglich.

1981 Im Juni hat ein Blitzeinschlag in die Anlagen des Ablaufstellwerks Swb erhebliche Schäden gebracht. Etwa eine Woche war die Westberganlage nur zu 40 % auslastungsfähig. Die Folgen und die Empfindlichkeit der Anlagen haben zu einer Verbesserung der Blitzschutzanlagen geführt.

1982 Im Februar wird die Betriebsküche des Bf Seelze Rbf aus dem Verwaltungsgebäude in die neuen Räume und in den Bereich des Bahnbetriebswerks umgesetzt.

Es wird eine neue Betriebsküche eingerichtet und eröffnet.

Am 1.9. wird im Ost–West–System die Datenverarbeitung eingeführt. Damit ist der gesamte Bahnhofsbereich an das Datenverarbeitungsnetz angeschlossen.

1983 Am 24.4. Inbetriebnahme des neuen Stellwerks Swf. Von diesem Stellwerk wird der gesamte Betrieb im Westbezirk des Bahnhofs und der Betrieb auf der Personenbahn von Abzw Burg bis Wunstorf gesteuert.

Am 2.5. Inbetriebnahme des Ablaufteils auf dem neuen Stellwerk Swf.

Bergmeister und Betriebsüberwachung, bisher am Berggipfel untergebracht, erhalten ihren Arbeitsplatz ebenfalls auf dem Stellwerk.

Die Stellwerke Srf, Swf, Swh, Swz und Abzw Letter verlieren ihre Aufgaben und sind –bis auf Swz– abgebrochen worden. In diesem Zusammenhang wurde auch das Sozial– und Aufenthaltsgebäude 111 am Westberg abgebrochen.

Am 3.6. Aufgaben der stillgelegten Rangierbahnhöfe Löhne (Westf.) und Göttingen übernommen. Mehrverkehr täglich 500–600 Wagen.

Im Okt./Nov. wurde ein weiteres Gleis zur Umfahrung des Ostberges durch Züge, die am Westberg enden, in Betrieb genommen.

Ein Gleis der Nachordnungsgruppe Süd wurde zurückgebaut und ein weiteres für die Abstellung von Spitzengruppen eingerichtet.

Am 1.11. wird die Zugnummernmeldeanlage (ZNS 800) in Betrieb genommen. Nach Anschluss an die Zugnummernmeldeanlage Hannover Hbf verliert auch die Blockstelle Han–Leinhausen ihre Aufgaben.

Eilzug bei der Durchfahrt in Seelze

Einen Teil der Güterabfertigungen (Außenstellenleiter, Kasse, Betreuung) am 5.12. in das Verwaltungsgebäude des Rangierbahnhofs verlegt. Der Abfertigungs- und Wagendienst soll nach Fertigstellung des neuen Personenbahnhofs Seelze in dieses neue Gebäude umziehen.

1984 Am 7.4. Leistungsschau zum 75–jährigen Bestehen des Rangierbahnhofs und Bahnbetriebswerks. Im Herbst wird der neue Personenbahnhof Seelze in Betrieb genommen.

Ausfahrgruppe Seelze West

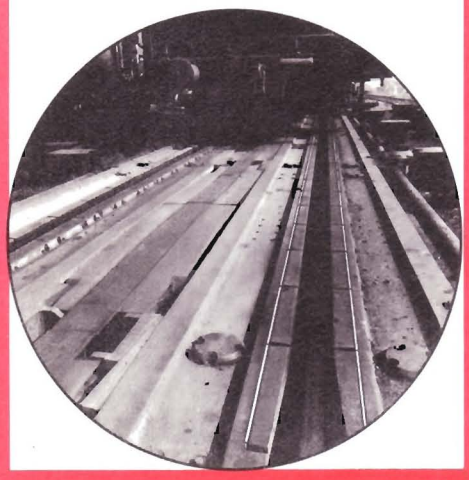
Das Empfangsgebäude Personenbahnhof Seelze – Zustand 1981

THYSSEN

Das THYSSEN III×1 einer umweltfreundlichen Rangiertechnik

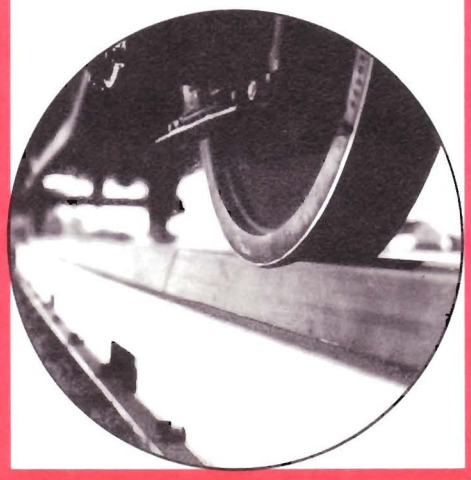
1

THYSSEN Balkengleisbremsen
mit geräuscharmen Segment-Bremsbalken als Talbremse. Zulaufbremse und Richtungsgleisbremse besonders vielseitig.
Die Kreischgeräusche in Talbremsen werden fast völlig unterdrückt.



2

THYSSEN Gummigleisbremsen
Die leisen Richtungsgleisbremsen mit der hohen Anpassungsfähigkeit an unterschiedliche Ein- und Auslaufgeschwindigkeiten, streuende Laufwiderstände, wechselnde Wagengruppenlängen und unterschiedliche Achslasten.
Die gesamte Bremskraft wird ausschließlich durch das nahezu geräuschlose Walken von Gummi erzeugt.



3

THYSSEN Beidrück-Einrichtungen
mit großer Laufruhe und mit Beidrückwagen, die gedämpfte, sich selbsttätig einstellende Mitnehmerarme besitzen.

Das ist unser Beitrag für eine bessere und ruhigere Umwelt

Thyssen Rangiertechnik
– seit 60 Jahren Partner der Bahnen.

THYSSEN

THYSSEN SCHMIEDETECHNIK BERGBAUTECHNIK
Ehinger Str. 80 · 4100 Duisburg-Wanheim

Betonfertigteile
für die Bahn*

Wahrendorf BETON-WERK

- Achteckige Betonschutzhäuser
- Betonhäuser für EBÜT-Anlagen
- Betonfunkhäuser
- Raumzellen für Kleinstellwerke
- Wetterschutzhäuser
- Kabelkanäle
- Kabelaufbauschächte
- Betonfertigteile für Oberbau, Signal- und Fernmeldewesen

* Entsprechend unseren Rahmenverträgen mit dem BZA, München

H. L. Wahrendorf · Betonwerk
Postfach 5444 · 3300 Braunschweig-Gliesmarode
Telefon (0531) 37 10 81 · Telex 09 52 582 wabe

FERDINAND WESLING
GmbH & Co. KG

3056 Rehburg-Loccum 4 · Tel. 0 50 37/20 11 - 14
OT.: Münchehagen (Hauptsitz) · Hannoversche Str. 23
FS 09 - 24 504

STRASSENBAUSTOFFE · EISENBAHNBAUSTOFFE
STEINBRÜCHE · SAND- und KIESGRUBEN
KAUF und ÜBERNAHME von GLEISBETT-AUSBAU-MATERIAL

WERKE:
3056 Münchehagen über Rehburg-Loccum · Tel. 0 50 37/ 20 11 - 14
3060 Liekwegen über Stadthagen · Tel. 0 57 21/23 66
3071 Oyle über Nienburg · Tel. 0 50 21/20 40
3057 Hagen über Neustadt/Rbge. · Tel. 0 50 34/6 39
4953 Windheim über Petershagen · Tel. 0 57 05/3 18

Ein Rangierbahnhof stellt sich vor: Seelze Rbf

Gegenwärtig betreibt die Deutsche Bundesbahn ein Streckennetz von über 27000 km Länge. Davon dienen dem reinen Güterverkehr etwa 5600 km. Auf 22000 km verkehren sowohl Güter – als auch Reisezüge.

Auf den 27000 km Eisenbahnstrecken verkehren täglich rund 10000 Güterzüge, die im Jahre 1983 etwa 300 Millionen Tonnen Güter beförderten.

Das Netz hat rote, schwarze, grüne Fäden auf der internen Übersicht für die verschiedenen Güterzugarten. Es stets straff gespannt zu halten, ist aufwendig, ja kompliziert und lebensnotwendig für die Wirtschaft in der Bundesrepublik und Europa – das Transportkettennetz der Bahn ist das Rückgrat des Güterverkehrs der Schiene.

Mit Erträgen von rund 9 Milliarden DM stammte etwas mehr als jede zweite Mark, die in die Kasse der Bahn wanderte, aus dem Güterverkehrsgeschäft.

Wie jedes Netz hat auch das Güterzugnetz Verknüpfungen, die die Fäden überhaupt erst zum Netz werden lassen – Rangierbahnhöfe.

Team–Arbeit und moderne, immer modernere Technik sorgen Tag für Tag, Nacht für Nacht dafür, daß Milliardenwerte pünktlich und sicher vom Absender zum Empfänger rollen.

So wie in Seelze Eisenbahner Hand in Hand arbeiten, wie ein Rad ins andere greift, so ist Seelze doch nur ein Mosaik-Stein im Frachtenzugnetz der Deutschen Bundesbahn.

Das Gros der Güterzüge verkehrt im "schwarzen Netz" zwischen Knotenpunkt- und Rangierbahnhöfen.

Neben dem Standardnetz, dem Frachtenzugnetz, verkehren im roten Netz, dem Schnellgüterzugnetz, Güterzüge, die hauptsächlich wettbewerbsgefährdete und leicht verderbliche Güter transportieren und auch dem Transitverkehr dienen.

Schnelligkeit ist auch Trumpf im grünen Netz des kombinierten Ladungsverkehrs, nämlich dem Container– und Huckepackverkehr.

Der Fahrplanwechsel im Juni 1984 war seit längerem für ein neues Topangebot vorgesehen, nämlich der Verbindung von 11 Wirtschaftszentren im Bundesgebiet. Zwischen den Wirtschaftszentren verkehren IC–Güterzüge und befördern besonders wichtige Güter, die termingemäß am Bestimmungsort ankommen müssen. Wenn der Kunde derartige Güter bis 16.00 Uhr zur Beförderung übergibt, garantiert die Bahn die Ankunft der Güter bis 8.00 Uhr – in einigen Ausnahmefällen bis 10.00 Uhr – am Bestimmungsort.

Die Deutsche Bundesbahn wickelt den Güterverkehr als Wagenladungs– und Kleingutverkehr ab, wobei der Wagenladungsverkehr die dominierende Rolle spielt.

Täglich stellt die Bahn ihren Kunden fast 50000 Güterwagen aus dem riesigen Park bahneigener (rd 260000) und privater Güterwagen (rd 58000) bereit.

Sie werden vom Versender in einem der mehr als 11000 Privatgleisanschlüssen oder auf der Ladestraße des Verladebahnhofs be– und nach dem Transport entladen.

Der Güterverkehr ist eine sich stets wandelnde, den Bedürfnissen anpassende Aufgabe.

Ganz im Dienst der Wirtschaft zu stehen – das ist eine Herausforderung für jeden Eisenbahner, der mit seiner Arbeit das Netz straffhalten hilft.

Beschreibung der heutigen Anlage:

Der Bahnhof Seelze mit seinen zwei Rangiersystemen hat eine Länge von 5,5 km und eine Breite von 350 m. Es sind 135 km Gleise verlegt (56 Hauptgleise mit 65 km und 168 Nebengleise mit 70 km).

510 Weichen werden von 8 Stellwerken bedient, dazu kommen 36 Handweichen.

Der Rangierbetrieb wird über zwei Hauptablaufberge abgewickelt. Die noch vorhandenen Nebenablaufberge in der Nachordnungsgruppe Nord und Süd haben seit Einführung des Knotenpunktsystems die eigentliche Bedeutung verloren.

Täglich werden 160 – 170 Züge, Orts– und Eckverkehr als Zerlegeeinheiten über die Ablaufberge abgedrückt. Der Hauptverkehr, etwa 70 % ist in der späten Nachmittags– bzw. Nachtzeit abzuwickeln.

Aus den aufgelösten Zügen und Zerlegeeinheiten werden täglich etwa 140 neue Züge für die verschiedenen Zielgebiete gebildet.

Der Rangierlokeinsatz richtet sich nach dem Arbeitsanfall. Zeitweise sind bis zu 8 Diesellokomotiven der Bauart V 290 (je 1100 PS) für den Rangierdienst eingesetzt. Die Lokomotiven verfügen über Sprechfunk.

Zur Bewältigung der betrieblichen Arbeiten sind 400 Mitarbeiter tätig.

Die Anlage ist 24 Stunden betriebsfähig. Die überwiegende Zahl der Mitarbeiter ist im Wechseldienst mit Früh–, Spät– und Nachtschicht eingesetzt.

In den beiden Rangiersystemen werden verschiedene Arbeitsweisen angewandt, die besonders beschrieben werden.

Arbeitsweise im Ost–West–System

Im Ost–West–System wird mit einigen Ausnahmen noch nach dem herkömmlichen Verfahren gearbeitet. Hier sind bisher nur einige technische Neuerungen vorgenommen worden.

Leistungsfähigkeit:

Abdrückgeschwindigkeit:	1,1 m/s
Abdrückleistung bei	1 Abdrücklok 110 Wagen/Std. 2 Abdrückloks 140 Wagen/Std.
Gesamtbergleistung	max.3375 Wg/Tag
Wagenausgang	max.2322 Wg/Tag

Vorhandene Anlagen:

Einfahrgruppe Ost	8 Gleise (davon 3Gleise für Ausfahrten eingerichtet)
Ablaufberg – Ostberg	2 Talgleisbremsen
Richtungsgruppe	17 Gleise (davon 4 Gleise mit Ausfahrmöglichkeit)
Nebenablaufberg mit Nachordnungsgruppe	9 Gleise (wird nicht mehr benutzt)
Ausfahrgruppe West	6 Gleise
Überholungs– und Lokwechselgleis	1 Gleis

In diesem System werden Züge von folgenden Rangier– und Knotenpunktbahnhöfen aufgelöst:

Fernverkehr	Basel, München, Nürnberg, Würzburg, Bebra, Kassel, Frankfurt (Main), Kornwestheim, Mannheim, Braunschweig, Fallersleben
Nahverkehr	Uelzen, Celle, Lehrte, Hildesheim, Göttingen, Herzberg, Elze, Holzminden, Hameln, Han–Linden, Han–Wülfel, Hannover Hgbf, Hannover–Leinhausen, Hannover Nordhafen, Vinnhorst, Walsrode, Soltau, Peine

Es werden Züge nach folgenden Rangier– und Knotenpunktbahnhöfen gebildet:

Fernverkehr	Bremen, Bremerhaven, Maschen, Hamm, Osnabrück, Amersfoort
Nahverkehr	Wunstorf, Nienburg (Weser), Löhne (Westf.), Minden (Westf.)

Die Züge kommen in der Einfahrgruppe Ost an. Zunächst wird die Zuglok abgesetzt und der Zug gegen unbeabsichtigte Bewegung nach Lösen der Bremsen mit einem besonderen Abwurfhemmschuh hinter der letzten Achse des letzten Wagens gesichert. Dieser Abwurfhemmschuh fällt nach Ansetzen der Abdrücklok selbsttätig ab.

Danach wird der Zug für das Abdrücken über den Ablaufberg vorbereitet.

Die Daten der in bunter Reihenfolge im Zug befindlichen Wagen werden mit der von der Datenverarbeitungsanlage ausgedruckten Kontrolliste verglichen oder, falls die Daten noch nicht in der Datenverarbeitungsanlage enthalten sind, örtlich aufgenommen und eingegeben.

Gleichzeitig werden die Bremsen aller Wagen ausgelöst und an den Trennstellen, je nach dem vorgesehenen Richtungsgleis, langgemacht, d.h. die Schraubenkupplungen langgedreht. Bei den Zügen mit einem langen Laufweg muß das Wagenuntersuchungspersonal eine Eingangsuntersuchung der Wagen durchführen.

Nach Beendigung dieser Arbeiten, ggfs. durchgeführter Korrekturen der ausgedruckten Daten, wird von der Datenverarbeitungsanlage ein Zerlegeprogramm (Zerlegeliste) für diesen Zug abgefordert und allen an der Auflösung des Zuges beteiligten Stellen (Abhänger, Bergmeister, Stellwerk, Bremser und in den Richtungsgleisen dem Gruppenaufseher und Hemmschuhleger) übermittelt.

Das Zerlegeprogramm wird nach den vorher programmierten Angaben von der Datenverarbeitungsanlage ausgedruckt. Hierbei spielen die Richtzahl, die sich an der Bezettelung eines jeden Wagens befindet, und die vorgegebene Gleisbenutzung in der Richtungsgruppe eine wesentliche Rolle. Die Datenverarbeitungsanlage erkennt auf Grund der Richtzahl, in welches Richtungsgleis der Wagen zu leiten ist, und berücksichtigt dies beim Zerlegeprogramm.

Nach den Angaben des Zerlegeprogramms werden die einzelnen Abläufe vom Mitarbeiter auf dem Ablaufstellwerk in die vorhandene halbautomatische Speichereinrichtung eingegeben. Durch diese Einrichtung werden vier Weichen am Ablaufberg mittels Gleiskontakten und Schrittschaltern automatisch gesteuert. Alle übrigen Weichen muß der Wärter vom Stelltisch aus manuell bedienen. Der Bergmeister bestimmt, in welcher Reihenfolge die angekommenen Züge abgedrückt werden. Er setzt die Abdrücklok entsprechend ein und läßt sie hinter den nächsten abzudrückenden Zug fahren.

Während des Abdrückens steht der Bergmeister mit dem Lokführer ständig in Funkkontakt. Die Lok wird automatisch mit der vom Führerstand aus bedienbaren "Scharfenbergkupplung" angekuppelt.

Wenn alle Voraussetzungen erfüllt sind, kann mit dem Abdrücken des Zuges begonnen werden. Der

Wagenliste
Bremszettel

deutsche bundesbahn

wagenliste

zug: 64367 am:22.02.84

nr/ wagennummer/gattung/ x/luep/lad/ges/bremse

1 338078121419 p 4 137 - 23 25mh
148-0 bruehl hameln
bem: bpap gift 2hem
2 338078120122 p 4 137 - 23 25mh
148-0 bruehl hameln
bem: bpap gift 2hem
3 018012391118 gs 2 106 3 15 14m
148-0 helmst hameln
4 218057151373 tbis 2 140 - 15 15m
148-0 oker hameln
5 428060021071 fz 2 90 8 20 14m
148-0 ahlen b-muender
6 218091055515 ucs 2 85 28 39 25m
148-0 willing badmuender
7 218000011872 p 2 88 - 12 12mh
148-0 hos hameln
bem: bpap

x : 18
xbel : 6
xleer: 12
neton: 39t
wgzgw: 147t
brmgw: 130t
wgzlg: 79m

bremszettel und angaben ueber besonderheiten des wagenzuges

fuer zug 64367 am 22.02.84 ab bahnhof seelze rbf
bremsart g

achsenzahl	18	eingeschaltete bremsen:	7
wagenzuglaenge	79 m	mehrloesig 7 einloesig	0
zul geschwindigkeit		davon d 0 / k	0
des wagenzuges	80 km/h		
wagenzkggewicht	147 t	bremsgewicht des wg-zuges	130 t
lokgewicht	85 t	bremsgewicht der lok	54 t
gesamtzuggewicht	232 t	gesamtbremsgewicht	184 t

mindestbremsh 51
Vorhand bremsh 79
mangel an bremsh --

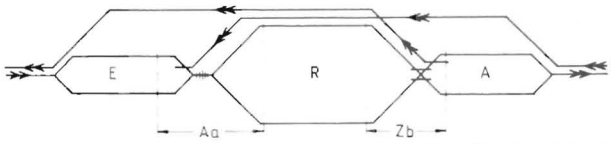
im zuge sind:
begleiter nein
schwerwagen nein
lue nein
explosionsgef gueter nein
spitze abl-/bergverbot ja
nummer des schlusswagens 218000011872 ab seelze rbf
sonstige bemerkungen:

teilangaben zum vordruck 'angaben fuer den blz'

spalte
48 x reisezugwg: 0
49 x gueterwg bel: 6
50 x gueterwg leer: 12
51 darunter x gepwg:
52 x exkwg: 0
53 netto-tonnen: 39
54 brutto-tonnen: 147

08.03 brem - ende

Rangierbahnhof – Systemskizze

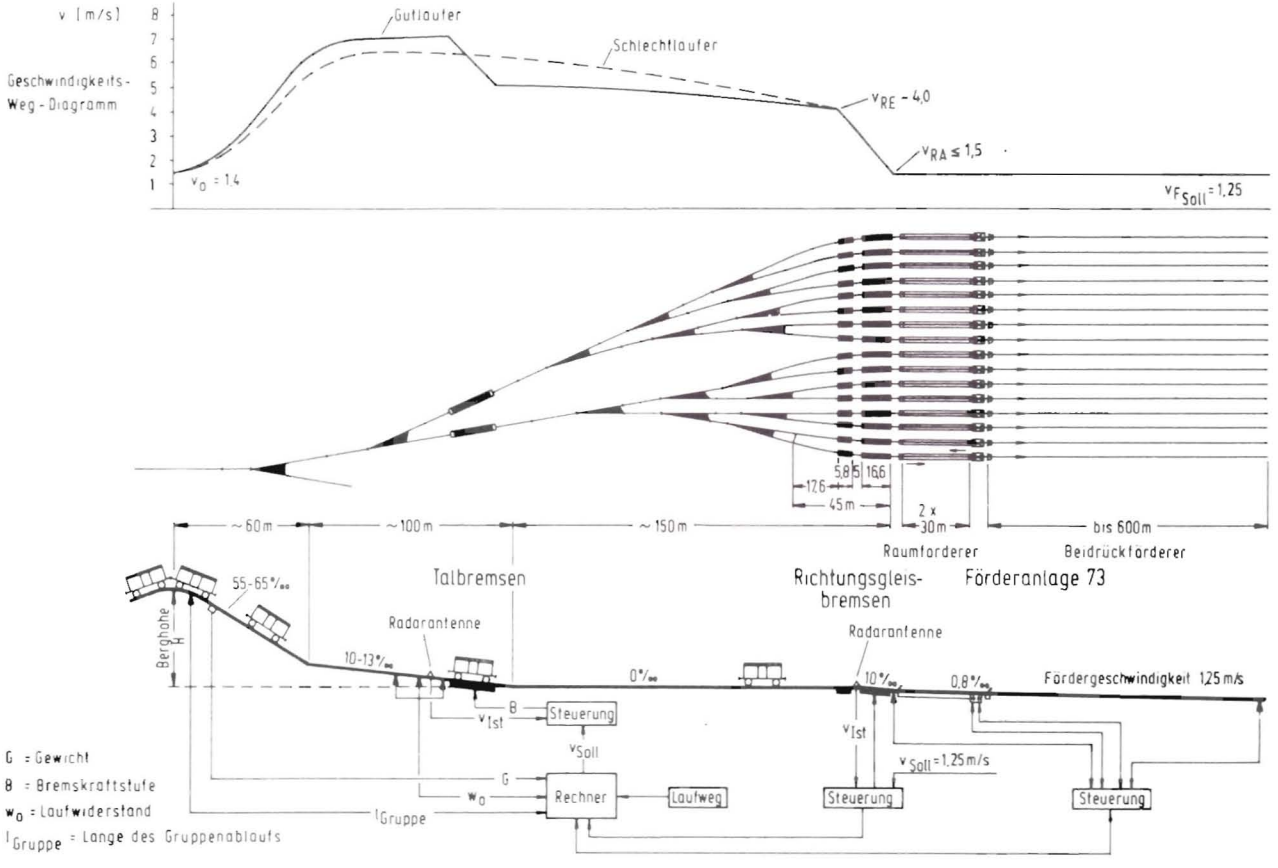


Systemskizze für einen einseitigen Rangierbahnhof

E = Einfahrgruppe / R = Richtungsgruppe / A = Ausfahrgruppe
Aa = Ablaufanlage / Zb = Zugbildungsanlage

Beim zweisitigen Rangierbahnhof (wie in Seelze) ist nebenstehender Aufbau doppelt vorhanden

Schema einer automatischen Ablaufanlage mit Förderanlage



Abbremsen eines Wagens in der Talbremse

Handbremsbedienung beim Ablaufen eines Wagens

Aufhalten eines Güterwagens mit Hemmschuh

Ankunft des Dg 53 724 in der Einfahrgruppe Ostberg

Der Rangierer beim Langdrehen der Kupplung

Aushängen der Kupplung mit hölzerner Entkupplungsstange Ostberg

Zug wird mit einer Geschwindigkeit von etwa 4 km/h über den Ablaufberg gedrückt. Ein Mitarbeiter am Berggipfel entkuppelt die Wagen mit Hilfe einer Entkupplungsstange nach dem Zerlegeprogramm.

Danach laufen die Wagen unter Ausnutzung der Schwerkraft im freien Lauf in die für sie vorgesehenen Richtungsgleise.

Unter Berücksichtigung des Laufweges und des Füllungsgrades der Richtungsgleise werden die Wagen in den wasserhydraulisch angetriebenen Balkengleisbremsen (Talbremsen) der Bauart Frölich-Thyssen, die vom Bremsenwärter am Steuerstand im Stellwerk bedient werden, auf Zielgeschwindigkeit abgebremst. Dies ist eine wesentliche Entlastung für die Hemmschuhleger.

In den Richtungsgleisen werden die Wagen mit Hemmschuhen vor den bereits im Gleis stehenden Wagen aufgehalten. Jeder Hemmschuhleger hat etwa 3 Gleise zu bedienen, eine Tätigkeit, die bei schlechtem Wetter und im Dunkeln ein Höchstmaß an Konzentration fordert; gute Augen, Ohren und gut "geölte" Gliedmaßen sind hier besonders wichtig.

Die in den Richtungsgleisen gesammelten Wagen werden durch die Zugbildungsgruppe zu Zügen zusammengestellt und in die Ausfahrgruppe vorgezogen. Hierbei müssen die Last und die Länge der einzelnen Züge sowie die Geschwindigkeit berücksichtigt werden.

In der Ausfahrgruppe erfolgt die Fertigstellung der Züge für die Abfahrt nach den verschiedenen Zielen.

Besondere Mitarbeiter müssen die Wagen kuppeln und die Bremsschläuche verbinden. Wagenuntersuchungsbeamte führen eine wagentechnische Ausgangsuntersuchung sowie die Bremsprüfung durch. Zugsignale kennzeichnen den Schluß des Zuges.

Vom Computer wird eine Wagenliste aller im Zug befindlichen Wagen ausgedruckt. Die Bremsverhältnisse des Zuges werden ebenfalls vom Computer errechnet und in einem Bremszettel ausgedruckt.

Die Wagenliste wird auch in der zentralen Zugabfertigung ausgedruckt, nach der die Beförderungspapiere herausgesucht und mit Wagenliste und Bremszettel dem Triebfahrzeug-/Lokführer übergeben werden.

Sobald der Zug bespannt und die Abfahrtszeit herangerückt ist, kann der Zug abfahren.

Arbeitsweise im West–Ost–System

Das West-Ost-System ist 1970/71 mit modernsten Einrichtungen ausgerüstet worden und arbeitet vollautomatisch.

Leistungsfähigkeit:

Abdrückgeschwindigkeit	1,5 m/s
Abdrückleistung bei	1 Abdrücklok 174 Wg/Std 2 Abdrückloks 226 Wg/Std
Gesamtbergleistung	max.5422 Wg/Tag
Wagenausgang	max.4781 Wg/Tag

Vorhandene Anlagen:

Einfahrgruppe West	8 Gleise (davon 4 Gleise für Gegeneinfahrten und 3 Gleise für Ausfahrten eingerichtet)
Ablaufberg – Westberg	4 Talgleisbremsen
Richtungsgruppe	34 Richtungsgleisbremsen 34 Gleise (davon 10 Gleise mit Ausfahrmöglichkeit)
Förderanlagen	in 34 Gleisen
Nebenablaufberg mit Nachordnungsgruppe	7 Gleise
Ausfahrgruppe Ost	10 Gleise
Überholungs- und Lokwechselgleis	2 Gleise

In diesem System werden Züge von folgenden Rangier- und Knotenpunktbahnhöfen aufgelöst:

Fernverkehr	Emden, Osnabrück, Hamm, Gremberg, Maschen, Bremen Rbf, Bremerhaven, Bremen-Zoll, Bremen-Inland, Bremen-Grolland, Brake, Delmenhorst, Oldenburg (Oldbg), Braunschweig
Nahverkehr	Löhne (Westf), Minden (Westf), Wunstorf, Nienburg (Weser), Verden (Aller), Celle, Lehrte, Hildesheim, Hannover Hgbf

Es werden Züge nach folgenden Rangier- und Knotenpunktbahnhöfen gebildet:

Fernverkehr	Basel, München, Nürnberg, Würzburg, Kassel, Frankfurt (Main), Heidelberg, Kornwestheim, Mannheim, Braunschweig, Fallersleben, Oebisfelde
Nahverkehr	Hannover Hgbf, Hannover Hbf, Hannover-Nordhafen, Walsrode, Uelzen, Celle, Han-Linden, Hameln, Holzminden, Han-Wülfel, Elze (Han),

Göttingen, Herzberg (Harz), Lehrte, Hildesheim, Rethen (Leine)

Wegen des vollautomatischen Betriebes müssen alle Züge, die über den Westberg aufgelöst werden, datenmäßig erfaßt und in die Datenverarbeitungsanlage eingegeben sein.

Die Eingabe erfolgt zu 90 % von den Abgangsbahnhöfen der Züge. Alle beteiligten Bahnhöfe sind in das hierfür eingerichtete Vormeldenetz einbezogen und mit externen Eingabegeräten ausgerüstet. Die restlichen 10 % der Züge kommen aus dem Nah- und Ortsverkehr und werden örtlich aufgenommen und der Datenverarbeitungsanlage eingegeben. Zu diesem Zweck besteht in Seelze eine besondere Dateneingabezentrale, die Daten entgegennimmt und sie in die Anlage eingibt.

Sobald von einem Zugabgangsbahnhof die Dateneingabe erfolgt und der Zug abgefahren ist, wird in Seelze die Abfahrt des Zuges über die Datenverarbeitungsanlage automatisch ausgedruckt.

Der Disponent in Seelze ist also schon Stunden vor der Ankunft des Zuges über den Zulauf informiert. Er kann sich auch durch Abforderung einer "Zulaufübersicht" über den Zuginhalt unterrichten und weiß, wieviele Wagen beispielsweise nach Frankfurt, München oder sonstigen Zielorten mit diesem Zug zu erwarten sind.

Die bisher übliche fernmündliche Vormeldung des Zuginhalts konnte damit entfallen.

Nach Ankunft des Zuges in der Einfahrgruppe West setzt die Zuglok ab, der Zug wird gegen unbeabsichtigte Bewegung am Schluß durch Auflegen eines speziellen Abwurfhemmschuhs gesichert und danach für das Abdrücken über den Ablaufberg vorbereitet.

Die Daten der in bunter Reigenfolge im Zug befindlichen Wagen werden mit der von der Datenverarbeitungsanlage ausgedruckten Kontrolliste verglichen oder, falls die Daten noch nicht in der Datenverarbeitungsanlage enthalten sind, örtlich aufgenommen und eingegeben.

Gleichzeitig werden die Bremsen aller Wagen ausgelöst und an den Trennstellen, je nach dem vorgesehenen Richtungsgleis, entkuppelt. Wegen des vorhandenen Wannenprofils ist ein Entkuppeln vor Beginn des Abdrückens möglich.

Nach Beendigung dieser Arbeiten und eventueller Korrekturen der ausgedruckten Daten, wird von der Datenverarbeitungsanlage ein Zerlegeprogramm (Zerlegeliste) für diesen Zug abgefordert und allen an der Auflösung des Zuges beteiligten Stellen (Vergleicher, Bergmeister, Stellwerk, Richtungsgruppe) übermittelt.

Dieses Zerlegeprogramm wird außerdem dem Prozeßsteuerrechner überspielt, der nach diesen Angaben die Fahrwege für die vom Ablaufberg rollenden Wagen einstellt und die Weichen entsprechend steuert.

Über die Richtzahl, die in der Bezettelung eines jeden Wagens enthalten und der Datenverarbeitungsanlage eingegeben ist, erkennt die Anlage unter Berücksichtigung der vorher programmierten Gleisbenutzung, in welches Richtungsgleis der Wagen zu leiten ist.

Der Bergmeister bestimmt die Reihenfolge der abzudrückenden Züge. Er läßt die Abdrücklok hinter den nächsten abzudrückenden Zug fahren.

Bergmeister und Ablaufwärter verständigen sich über das weitere Vorgehen. Der Ablaufwärter schaltet über einen Bedienungsblattschreiber, der mit dem Prozeßsteuerrechner in Verbindung steht, die automatische Ablaufsteuerung ein. Nach einer Checkliste überprüft der Computer automatisch, ob alle bei der Auflösung des Zuges zu benutzenden Einrichtungen funktionsfähig sind. Festgestellte Mängel werden ausgedruckt und müssen vorher beseitigt werden. Danach erfolgt der Ausdruck beim Ablaufwärter und Bergmeister, z.B.:

"10.30 Uhr Zug 53443 aus Gleis 181 über Berggleis 1 abdrückbereit."

Die rangiertechnischen Einrichtungen wie Weichen, Talbremsen, Richtungsgleisbrmsen und Förderanlagen werden vom Prozeßsteuerrechner nach den programmierten und gespeicherten Angaben sowie durch Impulse von den Gleisschaltkontakten automatisch gesteuert.

Der "Kollege Computer" nimmt den Mitarbeitern auf dem Ablaufstellwerk eine Menge Arbeit ab.

Nach den umfangreichen Vorbereitungsarbeiten, die bei eingearbeiteten Mitarbeitern nur kurze Zeit dauern, kann der Zug aufgelöst und mit dem Abdrücken über den Ablaufberg begonnen werden.

Die Rangierlok wird über Funk ferngesteuert. Während die Diesellok der Baureihe 290 langsam eine endlose Schlange von Güterwagen über den Ablaufberg drückt, lehnt sich der Lokführer gelassen zurück. Das Kommando über die Lok hat der Bergmeister übernommen. Per Funk dirigiert er sie von einem Bedienpult auf seinem Schreibtisch in Richtung Ablaufberg. Mal kräftiger, mal behutsamer werden die Güterwagen in Richtung "Tal" gedrückt, nehmen Fahrt auf und laufen in die langen Gleise der Richtungsgruppe. Bei der direkten Loksteuerung über Funk entfällt die Verständigung mit dem Lokführer während des Abdrückvorgangs und führt zur Beschleunigung.

Am Berggipfel befindet sich ein Vergleicher, der noch einmal die Angaben des Zerlegeprogramms mit dem tatsächlichen Zuginhalt und vor allem den Achsen

Continental

Konstruieren mit ContiTechnik

Hochentwickelte technische Produkte aus Elastomeren und Kunststoffen.

Continental ist das größte kautschukverarbeitende Unternehmen in der Bundesrepublik Deutschland. Aus einer breiten Skala von Elastomeren und Kunststoffen werden technologisch anspruchsvolle Produkte mit unterschiedlichen Eigenschaften: elastisch weich dämpfend zähfest für verschiedenste Anwendungen gefertigt: dichten, fördern, elastisch lagern, kraftübertragen, verbinden, geräuschdämpfen, stoßdämpfen, polstern, kapseln, lagern, schützen.

Neueste Technologie in Fertigung und Entwicklung sind die Basis für Qualitätserzeugnisse, die weltweit Verarbeitern und industriellen Anwendern Problemlösungen bieten.

Transportbänder
Beschichtete Gewebe
Schläuche
Formartikel
Antriebselemente
Profile
Luftfedern/Kompensatoren
Spezialprodukte

Continental
Gummi-Werke Aktiengesellschaft
Postfach 169
Continental-Haus
D-3000 Hannover 1
Telefon (0511) 765-1
Telex 9217-0 con d

Die Zugbildung im Bereich Süd

Der Nebenablaufberg