

### Kaiser Wilhelm und das Pferd, BMW und die Blechkiste oder Tunnelbohrmaschinen, Schnellzüge und Cargo-Caps?

In der letzten ARBEITERJUGEND #59 haben wir dargestellt: Auf der einen Seite die Auto-Industrie von der jeder 5. Arbeitsplatz in diesem Land abhängt, die 55-Sekunden-Takte an den Fließbändern und Leiharbeit fast schon als Normalzustand für die Jugend bedeutet und deren Produkte, die Autos, die Städte verstopfen und die Menschen krank machen. Dem gegenüber haben wir gestellt: Eine Tunnelbohrmaschine von der Länge von vier Fußballfeldern, mit einem Bohrkopf mit 12m Durchmesser und 5000 PS Nennleistung, die jeden Tag 40 Meter Tunnel komplett ausbaut – vorne massiver Fels, hinten das fertig gelegte Gleis für den Zugverkehr.

Ein Berufsschüler aber hat das Problem sofort erkannt und fragt:

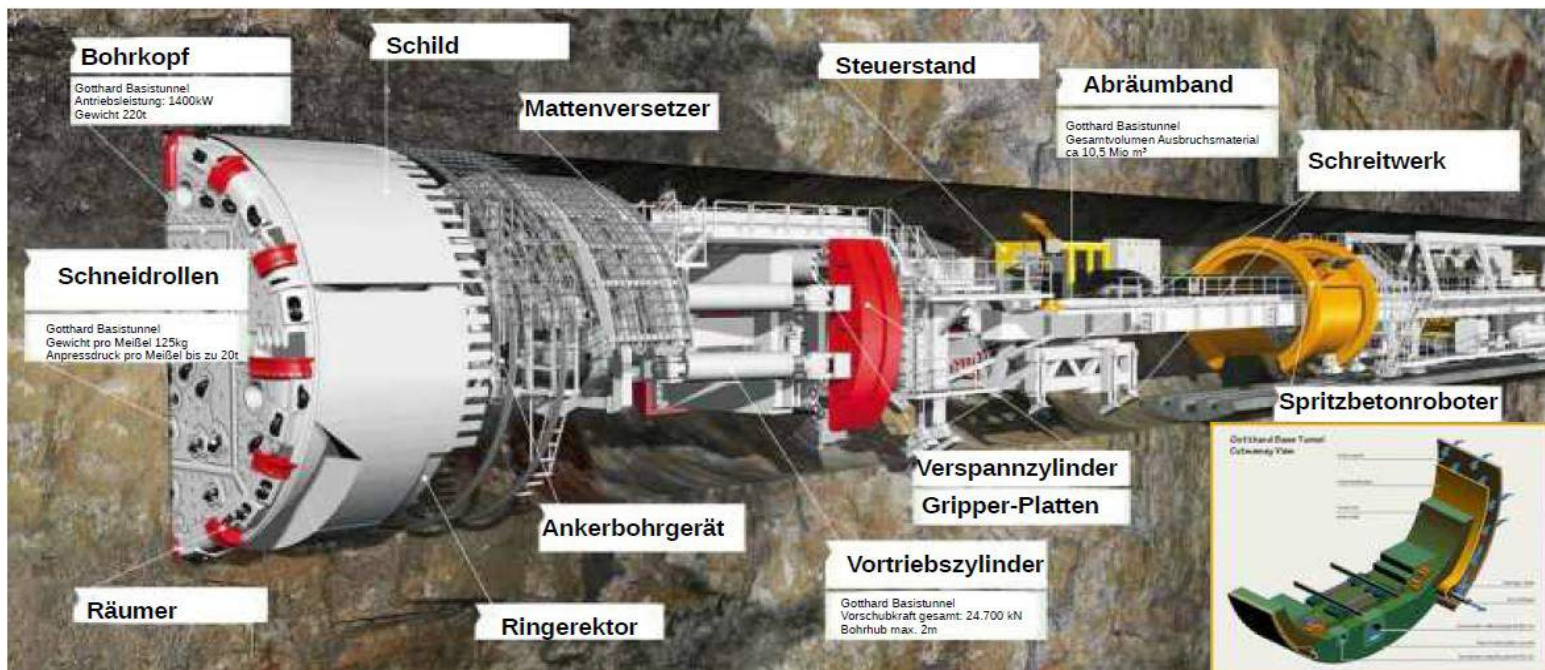
**„Soll ich jetzt auf 'ner Tunnelbohrmaschine in die Arbeit fahren oder was?“**

Auch wenn es der ein oder andere der Redaktion dieser Berufsschulzeitung manchmal unterstellen mag, aber komplett auf der Brennsuppen dahergeschwommen sind wir auch nicht. Dass man nicht von heute auf morgen alle Autos zur Schrottpresse bringen kann und man eben mal schnell bis ins letzte niederbayerische Kuhdorf einen Schnellzug fahren lässt, dürfte für jeden an dieser Schule selbstverständlich sein.

**Ich glaube an das Pferd.  
Das Automobil ist  
eine vorübergehende  
Erscheinung.**



Aber, dass das Auto nicht das Ende in der Entwicklung der Fortbewegungsmittel ist (auch nicht das E-Auto oder selbstfahrende Autos), das kann sich mancher Kollege einfach so gar nicht vorstellen. Ähnlich wie Kaiser Wilhelm Anfang des letzten Jahrhunderts klar stellte: „Ich glaube an das Pferd. Das Automobil ist eine vorübergehende Erscheinung.“ Oder wie Napoleon Bonaparte im Jahr 1821 Robert Fulton, dem Erbauer des ersten Dampfschiffes, sagte: "Was veranlasst Sie zu der Annahme, dass ein Schiff gegen den Wind und gegen die Strömung segeln könnte, wenn man nur ein Feuer unter Deck anzünde? Ich habe keine Zeit, mir so einen Unsinn anzuhören."



**„Ich hab des Flugblatt jetzt schon zweimal gelesen und schon verstanden, dass ihr sagts Züge und U-Bahnen statt Autos. Aber wie soll des gehen? Wollts ihr einfach, dass BMW uns so pleite geht und dann mehr Züge gebaut werden?“**

Die Frage ist doch, wem gehört BMW & Co.? Einigen wenigen Kapitalisten, wie den beiden Hauptaktionären Susanne Klatten und Stefan Quandt. Und die beiden und weitere Auto-Kapitalisten können gerne pleite gehen. Die gehören von uns enteignet. Denn sie sind es die durch Abgas-Manipulationen, durch das Festhalten am Verbrennungsmotor und der Ausbeutung von Rohstoffen in anderen Ländern ihre Milliarden schaffeln.

Ob sie das nicht irgendwann selbst einsehen, dass das Auto der Vergangenheit angehört? Wenn es doch so viel schneller, gesünder und umweltfreundlicher ist auf Schienenverkehr statt auf Autos zu setzen, warum wurden im letzten Jahr trotzdem noch rund 16,5 Millionen PKW in Deutschland produziert? Warum bauen immer noch knapp 820.000 Kolleginnen und Kollegen in diesem Land Autos anstatt Züge, Güter- und Personenwaggons oder eben Tunnelbohrmaschinen? Warum bleibt so vielen Auszubildenden an der Kerscheneister Berufsschule nichts anderes übrig als zu lernen wie man Kabelbäume in einer Karosserie verlegt, wie ein Lackierroboter zu programmieren ist oder wie man Reifen wechselt? Weil ein PKW im Durchschnitt nicht mal 10 Jahre bzw.

200.000 Kilometer überlebt. Dann brauchts ein neues Auto und das heißt Kohle für die Besitzer von BMW, Mercedes und VW. Selbst ein ICE, der ja bekantlich auch nicht der hellste Stern im Zügehimmel ist, hält rund 25 Jahre und legt in dieser Zeit gut 12 Millionen Kilometer zurück. Noch dazu kommt, dass den deutschen Kapitalisten die Alternativen ausgehen. Jahrelang haben sie großteils auf die Auto-Industrie gesetzt und werden jetzt nervös, weil sie selbst bei der Entwicklung von E-Autos oder selbstfahrenden Autos gegenüber ihren Konkurrenten in anderen Ländern Jahre hinterherhinken. Nehmen wir also den Kapitalisten, und als erstes den Auto-Kapitalisten, das Ruder aus der Hand! Wenn den Arbeitern die Fabrik gehört, bestimmen sie auch, was und wie produziert wird. Und dann können wir darüber diskutieren, wie Regensburg untertunnelt werden kann und wie die umliegenden Dörfer über Schinen angeschlossen werden können. Und heute schon müssen wir darüber diskutieren, wie die Lehrpläne aussehen müssen, damit wir nicht mitsamt der Automobil-Industrie untergehen!

## **LKW-freie Innenstädte und unterirdische Güterverteilung: Das Cargo-Cap-System**

Die Freien Deutsche Jugend Köln/Bonn hat in ihrem letzten Berufsschulflugblatt über Möglichkeiten für einen unterirdischen, vollautomatischen Gütertransport geschrieben. Wir veröffentlichen ihren Artikel leicht verändert:

Innenstädte ohne LKWs und Kleintransporter? Geht das? Wie kommt dann die Ware in den Supermarkt? Die Medizin ins Krankenhaus? Theoretisch ganz einfach. Unterirdische Fahrrohrleitungen von einem Durchmesser von 2,8m ließen sich ohne viel Aufwand in den Boden bringen. Darin fahren Caps von der Peripherie der Städte zu festgelegten Stationen. Die Caps sind aerodynamisch geformt und können jeweils mit zwei bis drei Euro-Paletten beladen werden. Der Antrieb erfolgt elektrisch über Drehstrommotoren. Die Energieversorgung erfolgt berührungslos und somit wartungsfrei per elektromagnetischer Induktion. Dieses bewährte Konzept zeichnet sich durch robuste Konstruktion, geringen Energieverbrauch, niedrige Anschaffungskosten sowie lange Lebensdauer bei geringem Wartungsaufwand aus. Die Positionsermittlung der Caps erfolgt per RFID-Technik, wobei streckenseitig montierte Transponder als Wegmarken dienen. Die Caps lesen die Informationen der Transponder während der Fahrt aus und referenzieren ihre Position. Auf Basis der eigenen Position und der Position der umgebenden Caps regelt jedes Cap den Abstand zum vorherfahrenden selbst. Bei erhöhtem Transportbedarf gruppieren sich einzelne Caps zu dicht fahrenden Verbänden, die in einem Abstand von

4 Metern konstant mit ca. 36 km/h fahren. Sie werden an den Stationen zur Be- oder Entladung aus- und wieder eingeschleust. Das gewährleistet einen gleichmäßigen Verkehrsfluss. Fahrweg-, Fahrzeug-, Rangiersteuerung und Ladungsumschlag – alles vollautomatisch.



Seit 1998 in der Ruhr-Uni Bochum entwickelt und auf einer Teststrecke erfolgreich erprobt, verstauben die Pläne jetzt seit 10 Jahren. Weil sich „kein privater Investor findet“. Na klar! So wird es auch nicht gehen. Solche fortschrittliche Technik wird sich nur eine Gesellschaft leisten können, die die nötigen Mittel selbst investiert, weil sie die „privaten Investoren“ enteignet hat.

**Komm zu unseren Gruppentreffen:**

**Freitag 18:30 Uhr, Adolf-Schmetzer-Str. 30**

**SOZIALISTISCHE JUGEND  
DEUTSCHLANDS - DIE FALKEN**

**... und kontaktiere uns!**

[buero@falken-regensburg.de](mailto:buero@falken-regensburg.de)

[www.facebook.com/falken.regensburg](http://www.facebook.com/falken.regensburg)

Tel.: 017629261252

Unsere Zukunft passt nicht in die  
(Lehr-)Pläne der Kapitalisten!