wascosa
infoletter

50 Jahre

AKTUELLES FÜR DIE GÜTERWAGENBRANCHE

AUSGABE 24 / MÄRZ 2015

Die Zukunft der Bahnverkehre

Anlässlich der Feier seines 50-jährigen Bestehens organisierte der Schweizer Bahnwagenvermieter WASCOSA einen «Future Day», der Status und Perspektiven der Bahn aufzeigen sollte. Von Uwe Heins

Die Aussichten für den Schienengüterverkehr sind hervorragend. Zumindest, wenn sich kurzfristig eine Menge bewegt. So liessen sich die Ergebnisse des WASCOSA Future Day resümieren, an dem Mitte September 2014 Vertreter von Verladerschaft, Bahntransportunternehmen und Zulieferern in Luzern teilnahmen.

Das Eine tun ...

Liebe Leserinnen und Leser, mittlerweile ist das Thema Bahnlärm bei fast allen Marktakteuren angekommen, und zwar als ein Thema, das man nicht aussitzen kann. Ich glaube diesmal auch nicht, dass man wie in früheren Zeiten vorgegebene Fristen mehrmals um Jahre nach hinten verschieben wird. Zu gross sind mittlerweile das Interesse und der Druck von aussen, und längst haben die alten Kräfte wie etwa die UIC ihren Einfluss und Dominanz beim Umgang mit solchen Problemstellungen verloren. Der Bahnsektor ist gefordert, auch diese Herausforderung zu meistern. Die europäischen Wagenhalter und gewisse Länder, allen voran die Schweiz, packen dieses Thema konsequent an. Auch wir von WASCOSA haben diese Aufgabe vor Jahren proaktiv gestartet und verfügen inzwischen über einen Wagenpark, der bereits zu 60 Prozent lärmarm ist. Dieser Wert ist fast dreimal so hoch wie der europäische Durchschnitt der UIP-Wagenhalter, der bei 23 Prozent liegt. Doch damit nicht genug: Nun müssen dringend auch die Loks und die Bahngleise ihren Beitrag leisten, wenn die Lärmziele überhaupt technisch erreicht werden sollen. Die Politik und die Verbände sind gefordert!

Philipp Müller
Delegierter des Verwaltungsrates

WASCOSA Future Day

SEITE 5 Aufbruch der Güterbahnen
SEITEN 8 – 9 Technische Möglichkeiten und Grenzen beim Bau von Güterwagen in der Zukunft

In eigener Sache

SEITEN 10 – 11 WASCOSA – eine Erfolgsgeschichte
SEITE 12 WASCOSA – wir gehen schon mal voraus

Den knapp 400 Tagungsteilnehmern wurde klar: Die heutigen Problemstellungen sind Herausforderungen für die nahe Zukunft. Und damit eine Chance für die gesamte Branche.

Bei positiver, wenn auch polemischer Betrachtungsweise müsse der Güterbahn ein gewisser Vorteil gegenüber anderen Wirtschaftsbereichen zugestanden werden: Während andere Industrien sich darauf beschränken, durch Feintuning ein Minimum an Innovation zu schaffen, ist bei der Bahn nahezu jedwede Veränderung der bestehenden Systeme bereits eine Innovation!

Die einladende WASCOSA AG hatte hervorragende und namhafte Referenten für die Tagung gewinnen können, die mit deutlichen Worten über die aktuelle Situation und notwendige Massnahmen zu deren Verbesserung Stellung bezogen.

In der Öffentlichkeit beklagt wird die generelle Schwerfälligkeit und mangelnde Flexibilität der Güterbahnen. Dem Abbau von zugrunde liegenden Verkehrsbeschränkungen und -behinderungen stehe allerdings die fehlende politische Lobby für den Schienengüterverkehr entgegen. Unwidersprochen blieb die Kritik am historischen, mangelnden Interesse der Beteiligten an der Laufleistung von Güterwagen als Schlüsselkennzahl für die Produktivität der eingesetzten Wagen sowie zur Optimierung der Instandhaltungsintervalle.

«Die heutigen Problemstellungen sind Herausforderungen für die nahe Zukunft. Und damit eine Chance für die gesamte Branche.»

Als die vier wichtigsten Themen für die Zukunft wurden

- Lärm-Reduzierung und in diesem Zusammenhang der Radsatzverschleiss,
- Containerisierung von Logistikprozessen bis hin zu Kesselwagenladungen,
- Telematiklösungen wie Tracking & Tracing sowie die Übermittlung von Betriebszuständen sowie
- Modernisierung von Wagentechnik, wenn nicht der gesamten Fahrzeugkonzeption identifiziert.

Den Betroffenen aus der Seele sprachen sowohl **Karl Michael Mohnsen**, CEO der TX Logistik, als auch **Dirk Flege**, Geschäftsführer der Bahn-Interessenorganisation «Allianz pro Schiene», mit ihrer These, dass die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene von der Politik behindert werde. Dazu trage die Verdoppelung der Umlage zur Förderung erneuerbarer Energien (EEG) ebenso bei wie die immer stärkere Bevorzugung des Personennah- und -fernverkehrs gegenüber der Güterbahn beim Trassenzugang.

Das Problem der Priorisierung des Personenverkehrs kommt nicht nur in Deutschland zum Tragen, sondern manifestiert sich zunehmend deutlich in der Schweiz. Obwohl gerade dort in den letzten Jahren milliardenschwere Investitionen in den Ausbau des Schienennetzes getätigt wurden, sehen sich die Bahnakteure speziell im Alpentransit benachteiligt. **Peter Füglistaler**, Direktor des schweizerischen Bundesamts für Verkehr, hingegen sieht die Bahnen in einer guten Ausgangsposition und appellierte an die Transportwirtschaft, das vorhandene Angebot «nun an den Markt» zu bringen.

Weitere Informationen:
Uwe Heins, Chefredakteur gefährliche ladung
Storck Verlag Hamburg
uh@storck-verlag.de

Grundsätzlich zuversichtlich schätzte auch **Georges Theiler**, Ständerat und Verwaltungsrat der WASCOSA, die Chancen der Bahnen ein. Doch sah er auch immense Hindernisse, die es gilt, aus dem Weg zu räumen. Er forderte die Europäische Union auf, hier verkehrspolitisch tätig zu werden, derweil auch in der Schweiz noch Einiges zu tun sei.

Einen auf die Grundbegriffe reduzierten und mithin leicht nachvollziehbaren Überblick technischer Möglichkeiten und Grenzen beim Bau von Güterwagen in der Zukunft verschaffte **Prof. Dr. Markus Hecht** vom Fachgebiet Schienenfahrzeuge an der TU Berlin. Er verglich die Güterbahntechnik weltweit,

«Hecht betonte, dass isolierte Aktionen zur Lärmproblematik nicht optimal sind.»

die Betriebsbelastungen von Güterwagen gegenüber anderen Fahrzeugen und analysierte die Life Cycle Costs (LCC). Breiten Raum nahmen seine Erläuterungen zur Lärmproblematik ein, zu deren Behebung bereits Massnahmen an den Bremsen der Güterwagen eingeleitet wurden. Er betonte aber, dass isolierte Aktionen nicht optimal seien. So müssten auch Lärmschutzlösungen an Gleisen und Loks umgesetzt werden.

Weitere seiner Technikthemen betrafen den Leichtbau, das optimierte Lichtraumprofil von Güterwagen, die Umsetzung der automatisierten Bremsprobe, on-board-Diagnose zur Reduzierung von Stillstandzeiten und die Energieversorgung von Kühlcontainern auf Tragwagen. Zudem stellte Hecht ausgewählte Projekte zur Optimierung von Fahrwerken und Schüttgutwagen vor.

Trend zur Modularisierung

Ein Trend hin zu universell verwendbaren Tragwagen liess sich auf der Veranstaltung insgesamt ablesen. TX Logistik setzt u. a. auf Doppeltaschenwagen T3000 der WASCOSA, mit denen Megatrailer, Wechselbehälter und Container befördert werden. Mithilfe der Transport- und Terminalplattform Nikrasa können auch nichtkranbare Sattelauflieger Intermodalfähigkeit erlangen. Interessant sind die 80´ Containertragwagen mit 2 Drehgestellen, die Prof. Dr. Hecht präsentierte. Sie versprechen bis zu 20% LCC-Reduzierung. Die Modularisierung / Containerisierung klassischer Bahnladungen kann zu schnellerem Umschlag, höherer Produktivität des Equipments bei gleichzeitig geringerem Investitions- und Instandhaltungsbedarf führen.

Quelle

gefährliche ladung 01/2015

Was Kunden wollen

Einen interessanten Weg ging die WASCOSA Mitte dieses Jahres, als sie ihre Kunden im Future Lab befragte, was diese von ihrem Wagenvermieter künftig erwarten. Neben den Standardanforderungen nach Flexibilität, professioneller Auftragsabwicklung und hoher Wagenverfügbarkeit wurden drei wesentliche Punkte herauskristallisiert:

- Reduktion der (Bahn-)Logistikkosten
- Erhöhung der Produktivität der eingesetzten Güterwagen
- Verbesserung der Effizienz des Schienentransports insgesamt.

Trend- und Zukunftsforscher Matthias Horx versucht, die «Futurologie» der 60er und 70er Jahre weiterzuentwickeln.

Die WASCOSA AG hat daraus die Konsequenz gezogen und wird künftig nicht mehr als reiner Wagenvermieter, sondern als Systemanbieter auftreten. **Peter Balzer**, seit Frühjahr 2014 CEO bei WASCOSA,

«Dabei stehen die Erhöhung der Produktivität des eingesetzten Rollmaterials und die daraus resultierende Kostenreduktion der Bahnlogistik im Vordergrund.»

erläuterte das Konzept: Im Wege einer Produktivitäts-Analyse soll gemeinsam mit dem Kunden das Optimierungspotenzial seiner bahnbezogenen Transportlogistik identifiziert und zusammen mit Spezialisten ein Design für eine optimierte Lösung abgeleitet werden. Dabei stehen die Erhöhung der Produktivität des eingesetzten Rollmaterials und die daraus resultierende Kostenreduktion der Bahnlogistik im Vordergrund. Der Kunde kann sodann aus einem Angebot von derzeit neun Modulen den Serviceumfang wählen, von Design und Beschaffung optimierten Materials über die Finanzierung, das Flottenmanagement und Versicherungslösungen bis hin zur Sicherheitsberatung.

Achieve the Impossible!

Passend zu einem Future Day hatte WASCOSA den deutschen Trend- und Zukunftsforscher **Matthias Horx** eingeladen. Er zeigte in seinem Vortrag die Möglichkeiten auf, wie «Megatrends» entstehen, wie sie erkennbar und deutbar sind, und welche Interpretationsansätze für die Zukunft von Mobilität und Transport existieren.

Den krönenden Abschluss der Veranstaltung bildete eine Präsentation von **Dr. Bertrand Piccard**, dem Wissenschaftler, Pionier und Abenteurer. Er stammt aus einer Schweizer Familie mit Pioniergeist, Mut zum Wagnis und zur Grenzüberschreitung. Sein Grossvater eroberte 1932 die Stratosphäre (knapp 17.000 m) in einem Ballon, sein Vater tauchte in einem Tiefsee-U-Boot zum tiefsten Punkt des Meeres, dem Marianengraben (11.000 m). Er selbst umrundete als erster Mensch die Erde in einem Ballon. Im Frühjahr 2015 startet er nun zu einer Non-Stop Weltumrundung in einem Solarflugzeug. Das Projekt Solar Impulse soll der Wirtschaft die Möglichkeiten von Energieeffizienz und regenerativen Energien nahebringen.

Seine Message an die staunenden Zuhörer aus den Erfahrungen seiner Ballonfahrt:

«Wenn es um die Erreichnung von Zielen geht – vielleicht einfach mal Ballast abwerfen und die Flughöhe ändern.»

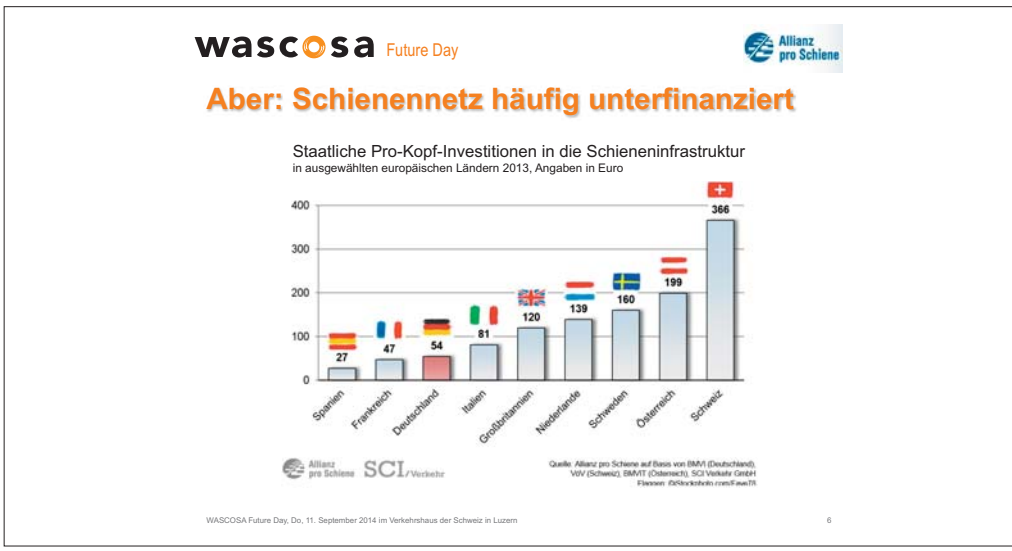
Wenn es um die Erreichung von Zielen geht – vielleicht einfach mal Ballast abwerfen und die Flughöhe ändern! ■

Dr. Bertrand Piccard unternahm drei Versuche, bis ihm zusammen mit seinem Co-Piloten Brian Jones die Weltumrundung in einem Heissluftballon gelang. Sein Credo: Das Unmögliche erreichen.

Aufbruch der Güterbahnen

Der Vergleich mit anderen Wirtschaftsräumen verspricht viel Potenzial für Europas Schienengüterverkehr. Auch die aktuellen Marktentwicklungen geben Rückenwind. Nun ist die Politik gefragt, damit die Aufholjagd der Güterbahnen gelingt.

Der Blick über die Grenzen zeigt´s: Weltweit ist der Schienengüterverkehr im Aufbruch. Während die Güterbahnen in den USA im Jahr 1990 noch einen Marktanteil von knapp 30 Prozent hielten, waren es 2011 schon 43 Prozent. Damit ist die Schiene vor dem Lkw der Verkehrsträger Nr. 1. Ähnlich sieht es in anderen grossen Wirtschaftsräumen der Welt aus. In Russland erreichte der Schienengüterverkehr 2012 einen Marktanteil von 44 Prozent, in Australien lag er sogar bei mehr als 48 Prozent. Die Zahlen zeigen, dass das Potenzial der Schiene hierzulande bei Weitem nicht ausgeschöpft ist, denn bei uns in Europa kommt der Schienengüterverkehr auf vergleichsweise bescheidene 17 Prozent Marktanteil.



Die Schweiz als Massstab

Doch Europa will aufholen und hat sich anspruchsvolle Ziele gesetzt. Bis 2030 sollen 30 Prozent des Strassengüterverkehrs über 300 km auf Schiene und Wasserstrasse verlagert werden, bis 2050 mehr als 50 Prozent. Neben den verkehrspolitischen Zielen sprechen auch die Markttrends für die Güterbahnen. Wachsende Transportweiten, die zunehmende Containerisierung und eine steigende Anbietervielfalt wirken pro Schiene.

Diese eigentlich guten Voraussetzungen werden aber durch die Benachteiligung der Schiene im Wettbewerb der Verkehrsträger wieder zunichtegemacht. So gilt beispielsweise die Lkw-Maut in Deutschland nur auf Autobahnen und einigen Bundesstrassen, Güterzüge zahlen dagegen auf jeder Strecke eine Schienenmaut. Auch sind in der Schienenmaut die Lärmkosten bereits enthalten, bei der Lkw-Maut dagegen nicht. Höchst unterschiedlich fallen auch die staatlichen Infrastrukturinvestitionen in Europa aus. Während die Schweiz mit aktuell 366 Euro pro Bürger mehr Geld in ihr Schienennetz investiert als in die Strasse, liegen die grossen Industrieländer der EU weit dahinter. Grossbritannien gibt pro Kopf 120 Euro für seine Schienenwege aus, Italien 81 Euro, Deutschland 54 Euro und Frankreich gar nur 47 Euro.

Hier muss die Politik dringend Abhilfe schaffen. Denn nur mit stetigen Infrastrukturinvestitionen in auskömmlicher Höhe kann die Schiene die Verkehrsverlagerung schaffen. Und nur mit der Schiene kann die Politik ihre ehrgeizigen Klimaschutzziele erreichen und die Strasse entlasten. Auch dürfen die Güterbahnen im Wettbewerb der Verkehrsträger nicht länger benachteiligt werden. Wenn diese Weichen richtig gestellt werden, kann der europäische Schienengüterverkehr im weltweiten Vergleich aufholen und sein Potenzial entfalten. ■

Zur Person

Dirk Flege ...

- ... amtet seit 2011 als Geschäftsführer der Allianz pro Schiene, dem unkonventionellsten Verkehrsbündnis Deutschlands mit 20 Verbänden und über 100 Firmen aus der Eisenbahnbranche.
- ... ist Beiratsmitglied des Verbands Deutscher Eisenbahn-Ingenieure.

In eigener Sache

Feierlichkeiten zum 50-Jahr-Jubiläum – 400 begeisterte Teilnehmer aus 15 Ländern

Während drei Tagen fanden im vergangenen September die Feierlichkeiten zum 50-Jahr-Firmenjubiläum von WASCOSA in Luzern statt. Im Zentrum stand dabei der WASCOSA Future Day zum Thema «Trends und Perspektiven des Schienengüterverkehrs». 400 Personen aus 15 Ländern hatten sich dazu eingeschrieben und erlebten einen Anlass, von dem sie begeistert waren, unter anderem dank der Highlight-Referate des Trend- und Zukunftsforschers Matthias Horx sowie des Luftfahrtpioniers und Abenteurers Dr. Bertrand Piccard. Die Feierlichkeiten wurden abgerundet durch ein Galadinner im KKL Luzern und eine Sonderfahrt mit dem historischen Trans Europ Express TEE. Das WASCOSA-Team freut sich über einen rundum gelungenen Jubiläumsanlass und die zahlreichen äusserst positiven Rückmeldungen seiner Geschäftspartner.

«C'était parfait à tout point de vue, grâce à la magnifique organisation. Félicitations et bravo!»

«Chapeau für diese top organisierte Jubiläumsfeier! Es ist beeindruckend, wie ihr von WASCOSA es beherrscht, Ruhe und Gelassenheit mit Perfektion zu verbinden.»

«Interessante Themen, brillante Vorträge, Top-Referenten: ein Erlebnis der Sonderklasse.»

«Ein RIESEN-LOB an alle Mitarbeitenden: interessiert, mit dabei, pünktlich, mitdenkend, mit Spass bei der Sache, lösungsorientiert – und immer mit einem Lächeln auf den Lippen.»

«Stimmungsvoll, informativ, perfekt organisiert – einfach klasse. Und einfach typisch WASCOSA.»

«Wonderful anniversary – a great chance to network with interesting people from the rail industry and spend more time with the WASCOSA team. Special congrats to Matthias Horx and Bertrand Piccard. This motivating, stand-out event will stay with me – a real breath of fresh air.»

50 Jahre

«WASCOSA hat Massstäbe gesetzt, die nicht mehr zu toppen sind.»

«Ein grossartiger, unvergesslicher Event – es ist kaum zu sagen, welcher der vielen Superlative der absolute Höhepunkt war.»

«Ich bin zwar ein Anhänger der ‹hanseatischen Zurückhaltung, aber diese Veranstaltung war einfach ein rundes Ding: in allen Belangen klasse. Chapeau!!!»

«Der Vortrag von Matthias Horx war der absolute Hammer.»

«Derartige Erlebnisse sind einem nur selten im Leben beschert!»

«Ich bin hell begeistert, mit welcher Professionalität und Qualität ihr dieses Firmenjubiläum organisiert habt. Er hat wieder ‹zugeschlagen› der legendäre WASCOSA-Spirit.»

«Den Vortrag von Bertrand Piccard werde ich mein Leben lang nicht vergessen.»

«Fantastic WASCOSA anniversary. A wonderful day that will remain in our minds forever.»

«Everything well planned and executed with typical Swiss precision. Excellent team; MD's speech demonstrated system-focus and understanding of customer needs.»

«J'ai été très touché par la soirée chargée d'émotion comme par les mots prononcés pendant le dîner. Encore bravo!»

«Fantastic conference, fantastic gala dinner and, last but not least, fantastic trip on board the TEE Train.»

«Huge thanks for a splendid conference. Superbly organised - right down to the dinner table settings. Stunning depth of presentations. It was a privilege to attend.»

WASCOSA Future Day

Technische Möglichkeiten und Grenzen beim Bau von Güterwagen in der Zukunft

Güterwagen sind Teil des Systems Schienengüterverkehr und dieses ist wiederum Teil der Logistik. Heute hat der Schienenverkehr in Europa etwa 17 Prozent Marktanteil bezüglich der Tonnenkilometer (tkm), aber nur 2 Prozent Marktanteil bezüglich des finanziellen Logistikumsatzes. Letzteres führt dazu, dass viele Logistiker das Interesse am Bahntransport verloren haben. Aber wir haben vor allem Trümpfe auf der Umweltseite. Kein anderes Verkehrsmittel kann schon heute Zeroemission erfüllen, also kein Treibhausgas emittieren. Das Lärmproblem wird bereits gelöst [1], die Raumeffizienz ist sehr gut und die politische Unterstützung seitens Brüssel ist in der Mittel- und Langfristperspektive sehr gut, wie die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) zeigen. Nun muss dem Sektor nur noch der Spagat zwischen den aktuellen Problemen und der positiven Langfristperspektive gelingen.

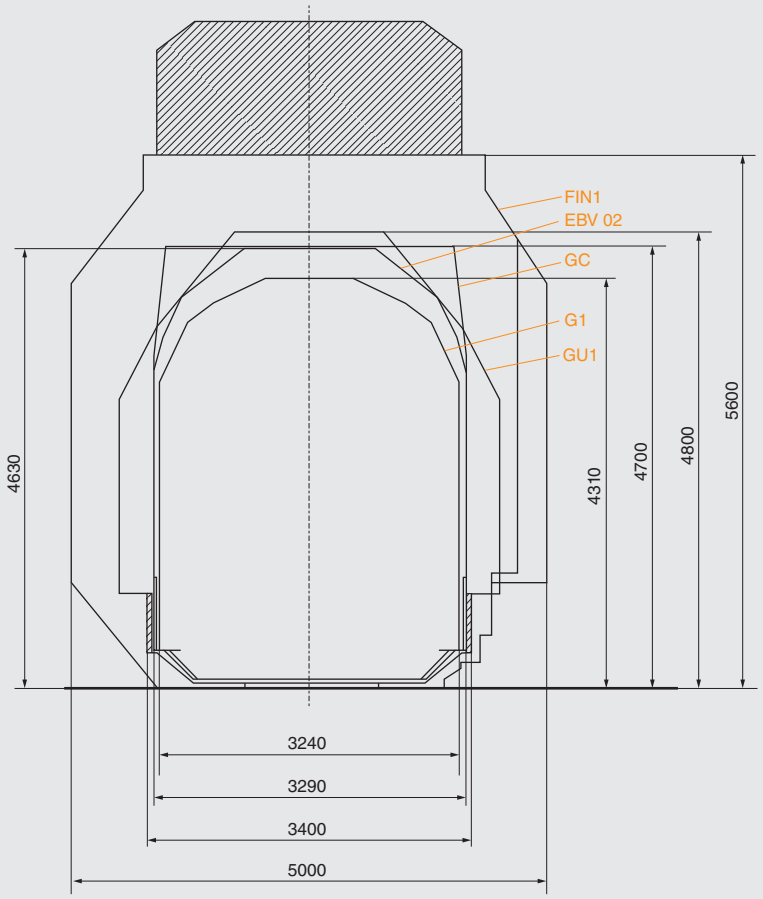


Bild 1
In Europa übliches Lichtraumprofil, G1 ist für Güterwagen, EBV02 bereits heute möglich in der Schweiz, GC gemäss TSI-Infrastruktur auf den Europäischen Transitkorridoren in Realisierung und als Extremum das in Finnland verfügbare Profil FIN 1

Weitere Informationen:
Prof. Dr. Markus Hecht, Fachgebiet Schienenfahrzeuge am Institut für Land- und Seeverkehr
Fakultät V - Verkehrs- und Maschienensysteme Technische Universität in Berlin
markus.hecht@tu-berlin.de

Massnahmen

Dazu ist der Güterwagen der Zukunft ein Schlüssel. Der Güterstruktureffekt, nämlich die Verringerung der Massengutransporte und Steigerung der Halbfabrikat- und der Lebensmitteltransporte, ist eine weitere wichtige Randbedingung. Im Kombinierten Verkehr ist die Umstellung der Tonnenbetrachtung auf Volumenbetrachtung (TEUs) bereits vollzogen. Insbesondere wird die Volumenbegrenzung immer wichtiger gegenüber der Achslastbegrenzung, siehe [2] und Bild 1.

In der Schweiz ist das EBV2-Profil verfügbar, wird bisher aber nicht genutzt, während die heutigen Güterwagen mit G1 viel Raum verschenken.

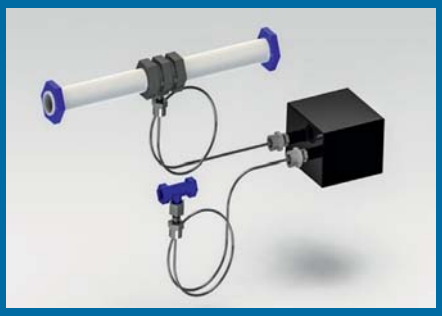


Bild 2
Einrichtungen am Güterwagen für die automatische Bremsprobe

Eine weitere Randbedingung wird sein, die Zuverlässigkeit zu erhöhen und den jährlichen Laufweg zu vergrössern. Dazu sind betriebliche Verbesserungen wie automatische Bremsprobe im Einzelwagenverkehr und die Diagnose zur Vermeidung von ungeplanten Werkstattaufenthalten nötig, Bild 2 und Bild 3.

Die automatische Bremsprobe, Bild 2, über WLAN auf einem Notebook auf dem Führerstand beschleunigt den Vorgang wesentlich, reduziert den Personalaufwand und macht den Prozess durch automatische Aufzeichnung wesentlich sicherer als die heute praktizierte manuelle Bremsprobe.

Diagnosedaten, Bild 3, werden automatisch im Wagendispositionsprogramm verarbeitet und so in der Instandhaltungsplanung berücksichtigt.

Innovationen werden nur dann genutzt, wenn der Nutzen auch monetär zum Tragen kommt und unnötige Aufwendungen, wie z. B. Funkenschutzbleche an Wagen mit K-Klotzbremsen, Bild 4, zukünftig vermieden werden können, da K-Bremsklötze keine Funken erzeugen können.

Auch Energieeinsparung durch bessere Kurvengängigkeit sollte ein Thema sein. So kann mit dem mit Kreuzanker ausgestatteten Drehgestell TVP 2007 auf kurvenreichen Strecken nachweislich bis zu 20 Prozent Traktionsenergie eingespart werden.

Zusammenfassung

Bereits heute bieten sich vielfältige Möglichkeiten, den Gütertransport effizienter und kostengünstiger an die geänderten Anforderungen des Marktes anzupassen. Zusätzlich zu den gezeigten Beispielen gibt es weitere. ■

[1] Hecht, M.; Lärmreduktion durch K-Sohle, und dann? WASCOSA infoletter Nr. 21, Mai 2013, S. 1-3

[2] Hecht, M.; Das Lichtraumprofil – eine wenig genutzte Chance zur Effizienzsteigerung des Schienengüterverkehrs; WASCOSA infoletter Nr. 18, S. 8-10, 11-2011

Zur Person

Prof. Dr. Markus Hecht ...

- ... verfügt über einen immensen Erfahrungsschatz im Bereich des Schienengüterverkehrs.
- ... leitet seit 18 Jahren das Fachgebiet Schienenfahrzeuge an der Technischen Universität Berlin.
- ... führt gemeinsam mit seinem Team Forschungsarbeiten auf den Gebieten Lärmminderung, Zuverlässigkeit, Sicherheit und Energieeffizienz von Schienenfahrzeugen durch.

Bild 3
Diagnosedatenspeicher und Achslagergenerator mit Sensorik an einem WASCOSA-Containertragwagen

Bild 4
Funkenschutzbleche an K-Sohlen gebremsten Güterwagen gemäss heute noch geltender Vorschrift

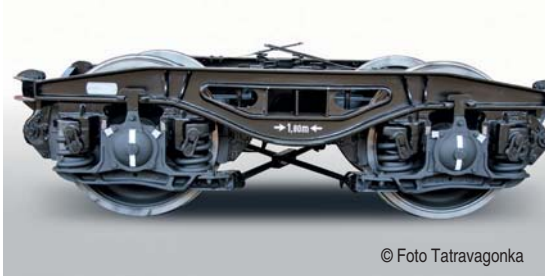


Bild 5
Güterwagendrehgestell TVP 2007

WASCOSA – eine Erfolgsgeschichte

Natürlich hätte es auch anders kommen können und Max Sandmeier hätte sich nicht im Vermietgeschäft etabliert, sondern in der Lebensmittelbranche. Denn so fing er an: als kleiner Buchhalter in einem Getränkehandel in Leysin. Dort trat der 17-jährige Max nach Abschluss der kaufmännischen Handelsschule im Jahr 1944 seine erste Stelle an – und langweilte sich furchtbar, besonders, wenn im Winter der Verkauf stagnierte. Denn Max Sandmeier war ein Macher, einer, der immer in Bewegung ist. Dann endlich, nach einer zweijährigen Militärzeit, die ihn in den Rang des Offiziers erhob, kam seine Karriere ins Rollen …

Die drei Gründer von WASCOSA: Jakob **WA**elty, Pietro **SCO**tti, Max **SA**ndmeier

Gegen den Strom zum Erfolg

Es zahlt sich immer aus, seinen eigenen Weg zu gehen und, wenn es sein muss, gegen den Strom zu schwimmen. 1949, in einer Zeit, in der viele Italiener zum Arbeiten in die Schweiz kamen, folgte der 22-jährige Max Sandmeier dem Ruf seines unternehmungsfreudigen Onkels und ging nach Genua. Zu jener Zeit gab es keine Erdölraffinerien in Europa. Die Schweiz musste ihre Erdölprodukte von italienischen Küstendepots beziehen, und dies geschah mittels kleiner zweiachsiger Eisenbahnwagen, die sehr reparaturanfällig waren. Onkel Giovanni witterte ein Geschäft: Er bot Importeuren wie BP, Shell und Esso einen Reparaturservice mit Schweizer Qualität. Max Sandmeier wurde als Überwacher der privaten Eisenbahnwerkstätten eingesetzt. Als Kaufmann war seine ordnende Hand geschätzt und das Reparaturhandwerk lernte er schnell. Was als dreimonatige Tätigkeit geplant war, sollte in eine erfolgreiche Zukunft führen. Denn bald kam Pietro Scotti ins Spiel …

Grosse Ereignisse werfen ihre Schatten voraus

Selfmade-Man Scotti schätzte Sandmeiers Arbeit sehr und bot ihm 1951 an, als Teilhaber in seine Reparaturwerkstatt OFIM

Was geschah 1964?

- **Jakob WAelty, Pietro SCOtti und Max SAndmeier gründen das Unternehmen WASCOSA.**
- Die Weltwirtschaft hat mit 7.3 % ihre bisher höchste Wachstumsrate.
- Durch den Tunnel unter dem Alpenpass Grosser Sankt Bernhard fliesst der erste Strassenverkehr.
- IBM stellt den Grossrechner OS/360 vor. Erstmals vereint ein Rechner wortorientierte und zeichenorientierte Anwendungsbereiche.
- Die Beatles belegen die ersten fünf Plätze der US-Hitparade.
- Frankreich und Grossbritannien vereinbaren den Bau eines Eisenbahntunnels unter dem Ärmelkanal.
- Die Schweizerische Landesausstellung EXPO 64 präsentiert sich mit den futuristischen Fortbewegungsmitteln «Monorail» und «Telekanapee», die über den Köpfen der Fussgänger fahren. Mit dem «Mesoscaphe» geht es hinab in die Tiefen des Genfersees.
- Die Amerikanerin Jerrie Mock umrundet als erste Frau der Welt alleine die Erde. Nach 29 Tagen, 11 Stunden und 59 Minuten landet sie mit ihrer Cessna 180 wieder an ihrem Abflugort Columbus, Ohio.
- In den USA wird die Rassendiskriminierung per Gesetz aufgehoben.
- In Japan wird der erste Hochgeschwindigkeitszug «Shinkansen» in Betrieb genommen.
- Die Rolling Stones veröffentlichen ihre erste Langspielplatte.
- In New York wird die Verrazano-Narrows- Brücke, die längste Hängebrücke der Welt, eröffnet.
- Der US-Amerikaner Cassius Clay ist neuer Boxweltmeister im Schwergewicht.
- Max Frischs Roman «Mein Name sei Gantenbein» ist der Bestseller des Jahres in Westdeutschland.
- Ein Meilenstein in der Physik: Der britische Physiker Peter Higgs sagt das Higgs-Teilchen voraus.
- Martin Luther King erhält den Friedensnobelpreis.

einzusteigen. OFIM setzte Kessel- und andere Güterwagen für die italienischen Staatsbahnen instand. Kurz nachdem Max Sandmeier mit an Bord war, nahm das Geschäft so richtig Fahrt auf: Aus acht Mitarbeitern im Jahr 1951 wurden ein Jahr später 40! Für Sandmeier und Scotti brach eine arbeitsreiche Zeit an, in der sie keine Möglichkeit ungenutzt liessen. Als OFIM in den frühen 1960er-Jahren damit begann, neben der Instandhaltung auch zweiachsige Kesselwagen herzustellen, war eine Idee geboren ...

Kesselwagen aus der Gründungszeit

1964 – ein Jahr der Superlative

1964, in einem vielversprechenden Jahr der Superlative, betraten auch Max Sandmeier und Pietro Scotti neue Wege. Alle Zeichen standen auf Grün: Die Weltwirtschaft verzeichnete mit 7.3 % ihre bisher höchste Wachstumsrate, in Japan wurde der erste Hochgeschwindigkeitszug in Betrieb genommen, in New York die längste Hängebrücke eröffnet, die Beatles stürmten die Hitparaden, in den USA hob man die Rassendiskriminierung auf und Grossbritannien beschloss gemeinsam mit Frankreich den Bau eines Eisenbahntunnels unter dem Ärmelkanal.

WASCOSA: WAelty – SCOtti – SAndmeier

Sandmeier und Scotti, die schon immer mit Kompetenz und Pioniergeist vorangegangen waren, hatten auch diesmal das richtige Gespür für die Zeichen der Zeit. Und so holte Max Sandmeier seinen Schwager Jakob Waelty ins Boot, um gemeinsam mit ihm und Pietro Scotti das Schweizer Unternehmen WASCOSA zu gründen. WASCOSA konzentrierte sich auf die Vermietung von Güterwagen. Zunächst in Italien, dann in Deutschland, in der Schweiz, in Österreich, Ungarn ...

Der Rest ist Geschichte: Jährlich fahren sieben Millionen Passagiere durch den Eurotunnel und WASCOSA hat sich Schritt für Schritt die Schienen Europas erobert. Was 1964 mit ein paar zweiachsigen Kesselwagen begann, hat sich zum 50-jährigen Jubiläum im Jahr 2014 zu einem beachtlichen Fuhrpark von rund 7'000 Wagen entwickelt. ■

WASCOSA – wir gehen schon mal voraus

1964 Gründung Max Sandmeier gründet zusammen mit seinem Teilhaber Pietro Scotti und seinem Schwager Jakob Waelty das Unternehmen WASCOSA in Aarau, Schweiz.

1969–70 Aufbau des Wagenparks Für WASCOSA wird in der Schweiz ein beachtlicher Grundbestand an Wagen gebaut. Dies ist der Startschuss für die umfangreichen Aktivitäten des Unternehmens.

1973 Expansion nach Europa Nachdem Max Sandmeier viele Jahre in Genua tätig war, zieht er zurück in die Schweiz. Von hier aus erfolgt der europaweite Auf- und Ausbau des Vermietgeschäftes der WASCOSA zunächst in der Schweiz, in Deutschland, Österreich und Ungarn.

1993 Generationswechsel Philipp Müller, der Ehemann von Max Sandmeiers jüngerer Tochter Paola, tritt in die WASCOSA ein.

1995 ISO 9001 Als einer der ersten Vermieter wird WASCOSA mit dem Qualitätszertifikat ISO 9001 ausgezeichnet. Das Zertifikat bürgt für die umfassende Qualität der Wagentechnik sowie der gesamten Dienstleistungen.

Kunstwerk Kesselwagen Der Kunstkesselwagen wird in einer feierlichen Zeremonie im Bahnhof Luzern der Öffentlichkeit vorgestellt. Innerhalb von 14 Tagen hatte der junge Luzerner Künstler Michael Koch den Wagen mit Farbe und Pinsel in ein Kunstwerk verwandelt.

1996 WASCOSA goes Online Als erste Vermietgesellschaft von Eisenbahngüterwagen bietet WASCOSA ihre Dienstleistungen auch im Internet an.

1998 Kesselwagen mit Entgleisungsdetektor WASCOSA beteiligt sich massgeblich an der Einführung von Kesselwagen mit Entgleisungsdetektoren und vermietet als erstes Unternehmen der Branche Mineralölkesselwagen mit EDT 100.

2000 ICT-Plattform «TWIST» Als erstes Unternehmen der Branche führt WASCOSA eine komplett neu entwickelte Informatik- und Telekommunikationslösung ein, welche die neuen Möglichkeiten der Digitalisierung voll integriert.

2002 WASCOSA euro tank car® Mit dem europaweit kompatiblen und patentierten Kesselwagen WASCOSA euro tank car® setzt WASCOSA einen Standard für Kesselwagen der petrochemischen Industrie. Heute sind mehrere hundert Wagen im Einsatz.

2003 WASCOSA infoletter WASCOSA publiziert erstmalig und in seiner Art einmalig den Branchen-Newsletter «WASCOSA infoletter», der über Aktuelles berichtet und wichtige Informationen für die Kessel- und Güterwagenbranche liefert.

transport logistic Erstmals ist WASCOSA an der Messe transport logistic in München präsent. Zwei Typen hochwertiger Chemiewagen sowie der neu entwickelte, europaweit kompatible, patentierte WASCOSA euro tank car® werden vorgestellt.

2007 Cargo Rail Service Center CRSC Im CRSC werden Kapazitäten zum Nutzen der WASCOSA und anderer Wagenhalter gebündelt, um die Verfügbarkeit der Güterwagen zu steigern. In den Folgejahren entwickelte sich das CRSC zu einer europaweit tätigen Interessengemeinschaft von Werkstätten, Wagenhaltern und Eisenbahnen weiter.

2009 WASCOSA flex freight system® Der erste modulare Güterwagen, der für unterschiedliche Arten von Ladegütern ganzjährig eingesetzt werden kann, wird auf der transport logistic vorgestellt. Das innovative Konzept basiert auf zwei Elementen: dem Basiselement, einem vollwertigen Containertragwagen in Leichtbau, und verschiedenen Aufbaueinheiten für verschiedenste Ladegüter, welche die Umrüstung zu einem Spezialgüterwagen ermöglichen.

Innovationspreis Mit dem WASCOSA flex freight system® gewinnt WASCOSA den mit 20 ′000 Franken dotierten Innovationspreis des Kantons Zug.

2010 WASCOSA safe tank car® Anlässlich der Fachtagung WASCOSA safety day in Duisburg wird der WASCOSA safe tank car® aus der Taufe gehoben. Der WASCOSA safe tank car® setzt einen neuen Sicherheitsstandard für den Transport von Gefahrgut auf der Schiene. Dafür wurde mit verschiedenen Partnern das umfassende Sicherheitskonzept WASCOSA safety package erarbeitet.

Sicherheitspaket für Verlader Mit einer flexiblen Auswahl an optionaler Zusatzausstattung bietet WASCOSA Verladern ein komplettes Sicherheitspaket zur bestmöglichen Risikominimierung für Güterwagen.

2011 Umzug nach Luzern Aufgrund des starken Wachstums verlegt die WASCOSA ihren Hauptsitz nach Luzern. Gleichzeitig dehnt das Unternehmen seine Aktivitäten in Frankreich, Italien und Osteuropa mit neuen Vertretungen weiter aus.

2012 ECM-Zertifikat Als erster Wagenhalter Europas erhält WASCOSA das ECM-Zertifikat nach der neuen EU-Verordnung EU 445/2011. Bereits 2010 erfüllte WASCOSA mit dem Memorandum of Understanding (MoU) als erster Wagenhalter im deutschsprachigen Raum alle Auflagen für die ECM-Zertifizierung.

ECM-Seminare Als erster und einziger Wagenvermieter führt WASCOSA in Wien, Düsseldorf, Paris und Luzern Seminare zum Thema ECM durch.

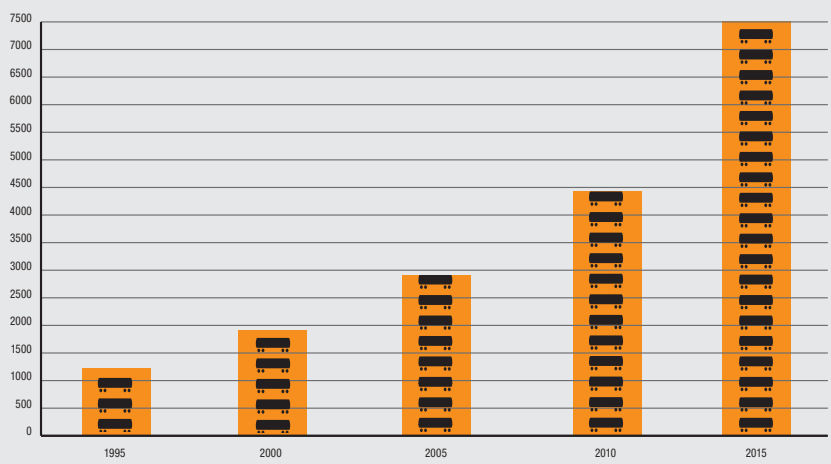
2013 Von CEFIC empfohlen Der Europäische Verband der Chemischen Industrie CEFIC empfiehlt das von WASCOSA entwickelte safe tank car®-Wagenuntergestell mit zwei Übergangsbühnen, welches dem Betriebspersonal an beiden Wagenenden einen sicheren Standplatz bietet, für den Bau von Kesselwagen zum Transport von chemischen Produkten und Flüssigkeiten.

Abschied von Max Sandmeier Max Sandmeier-Novarese, Gründungsmitglied der WASCOSA, verstirbt im Alter von 86 Jahren. Als Pionier und Macher prägte er den Aufbau und die Entwicklung der WASCOSA während 30 Jahren.

2014 Neue Geschäftsführung Die operative Geschäftsführung der WASCOSA geht von Philipp Müller an Peter Balzer über. Philipp Müller, der das Unternehmen seit über 20 Jahren leitet, konzentriert sich künftig auf die strategische Weiterentwicklung der WASCOSA.

50 Jahre WASCOSA Zu ihrem 50-jährigen Bestehen zählt die WASCOSA 7 ′000 Wagen in ihrem Fuhrpark. Mit einem dreitägigen Programm und dem Workshop WASCOSA Future Day für rund 400 Teilnehmer hält WASCOSA Rückschau und gibt gleichzeitig einen Ausblick in die Zukunft.

Erster Systemanbieter WASCOSA positioniert sich als Europas erster Anbieter von Güterwagensystemen und richtet sich damit auf die Zukunft neu aus.



WASCOSA: Entwicklung des Wagenparks

AVV-Änderungen zum 1. Januar 2015

Die kontinuierliche Weiterentwicklung und Anpassung des AVV ergibt sich durch veränderte wirtschaftliche, rechtliche und technische Rahmenbedingungen. Ziel dieser jährlichen Aktualisierung ist die Berücksichtigung neuer und relevanter Sachverhalte, die sich beispielsweise durch wiederkehrende Diskussionen zwischen Vertragspartnern ergeben und einer generellen Klärung bedürfen. In diesem Jahr gab es im AVV lediglich kleinere Änderungen. Diese notwendigen Anpassungen sind zum 1. Januar 2015 eingeführt worden und werden hier nachfolgend kurz vorgestellt. Ebenfalls soll ein Ausblick auf die derzeit in der Diskussion befindlichen Themen gegeben werden.

Weitere Informationen:
Christian Kühnast, AVV Consultant bei DB Schenker Rail AG
christian.kuehnast@dbschenker.eu

Artikel 17

Im Artikel 17 wurde eine Begrenzung der Verantwortung bzw. der Haftung für das erste verwendende EVU in der Transportkette eingeführt, das einen Wagen von einem nicht AVV-Halter übernimmt und in das AVV-System einführt. Damit soll verhindert werden, dass das erste verwendende EVU unbegrenzt für den Wageneinsatz im AVV-Gebiet haftet.

Artikel 19.5

Bei der Behandlung von Schäden im Artikel 19.5 wurde aufgrund der ECM-Verordnung die «zugelassene» Werkstatt genauer definiert. Zugelassene Werkstätten werden über das Safety Management System (SMS) des EVU autorisiert und dürfen betriebsnahe Instandhaltungsmassnahmen durchführen.

Anlage 1

In der Anlage 1 werden ab sofort zusätzliche Ansprechpartner für die einzelnen Kapitel bzw. Artikel im AVV aufgeführt. Insbesondere bei Unternehmen, die gleichzeitig Halter und EVU sind, können die direkten Ansprechpartner schneller und zielgerichteter gefunden werden. Nutzen auch Sie für Ihr Unternehmen diese Verbesserung und aktualisieren Sie zeitnah Ihre eigenen Daten.

> «Direkte Ansprechpartner können in der Änderung in Anlage 1 schneller und zielgerichteter gefunden werden»

Anlagen 9 und 10

In den Anlagen 9 und 10 wurden die aktuellen technischen Neuerungen eingearbeitet. Dazu gehört beispielsweise die Aufnahme von neuen Schadcodes für die Komposit-Bremssohlen und die Einstellung der Berichterstattung in EVIC.

Sollten Sie ebenfalls Verbesserungswünsche haben, melden Sie sich bei Ihrem nationalen Verband oder den Vertretern von ERFA, UIC oder UIP.

Anlage 11

In der Anlage 11 wurde ein neuer Kompatibilitätscode «i» für Taschenwagen eingeführt.

Themen in der Begutachtung und Überarbeitung

In der Überarbeitung befinden sich derzeit die Anlagen 4 (Schadensprotokoll), 6 (Nutzungsausfallentschädigung) und 7 (Ersatzteilanforderung) sowie Artikel 27 (Haftungsprinzip). Bei der Anlage 4 werden weitere Angaben zum Schadensprotokoll obligatorisch bzw. fakultativ eingeführt. Ziel dieser Massnahme ist es, eine genauere Beschreibung zu erreichen. Bei der Nutzungsausfallentschädigung in der Anlage 6 sind eine Anpassung der Faktoren sowie eine Unterbrechung der Entschädigungszahlungen in der Diskussion. In der Anlage 7 sollen Hinweise für Zollformalitäten bei Ersatzteilanforderungen ausserhalb der europäischen Zollunion gegeben werden. ■

Revision des RID per 1. Januar 2015

Das RID 2015 wartet mit unzähligen Anpassungen und Neuerungen auf, die am 1. Januar 2015 mit einer generellen Übergangsfrist bis 13. Juni 2015 in Kraft treten. Insgesamt sind es an die 160 A4-Seiten an neuen Vorschriften. Für Wagenbetreiber und Halter sind die meisten der Anpassungen ohne grössere Bedeutung. Dennoch gibt es ein paar wenige Anpassungen, die hier vorgestellt werden.

Das RID 2015 wartet mit unzähligen Anpassungen und Neuerungen auf: Insgesamt sind es 160 A4-Seiten.

Weitere Informationen:
Ernst Winkler, Gefahrgutbeauftragter der WASCOSA AG
Mitglied des RID-Fachausschusses
ernst.winkler@gefahrgutberatung.ch

Sicherheitspflichten der Beteiligten Kapitel 1.4

Es wird präzisiert, dass die Instandhaltung der Tanks von Kesselwagen von einer gemäss Anhang G COTIF (ATMF) zertifizierten Stelle sicherzustellen ist (1.4.3.5 b):

Der Betreiber eines Kesselwagens hat insbesondere dafür zu sorgen, dass

a) die Vorschriften betreffend Bau, Ausrüstung, Prüfung und Kennzeichnung beachtet werden, und dass
b) die Instandhaltung des Tanks und seiner Ausrüstung von einer gemäss Anhang G COTIF (ER ATMF) zertifizierten Stelle in einer Weise sichergestellt wird, die gewährleistet, dass der Kesselwagen unter normalen Betriebsbeanspruchungen bis zur nächsten Prüfung die Vorschriften des RID erfüllt.

Gefahrzettel, Grosszettel und Kennzeichnungen

Alle Gefahrzettel, Grosszettel und Kennzeichnungen wurden überarbeitet und präzisiert. Die Gefahrzettel, Grosszettel und Kennzeichen, die den bis 31. Dezember 2014 geltenden Vorschriften entsprechen, dürfen bis zum 31. Dezember 2016 weiterverwendet werden (1.6.1.30). Für Kesselwagen und andere Eisenbahnfahrzeuge galt bis heute, dass die Grosszettel

auf 15 x 15 cm verkleinert werden dürfen. Diese Verkleinerung der Grosszettel auf 15 x 15 cm, statt normal 25 x 25 cm, ist nun nicht mehr zulässig, ausser wenn die verfügbare Fläche für die Anbringung nicht ausreicht (5.3.1.7.4). Das ist bei Kesselwagen allerdings nicht der Fall, denn die Grosszettel müssen ja nicht zwingend auf die Anschriftentafel, sondern können auch auf den Kessel selbst geklebt werden. Es gilt eine Übergangsvorschrift bis 31.12.2017 (1.6.1.37). Verkleinerte Grosszettel auf Wagen müssen also bis spätestens 01.01.2018 ersetzt werden.

Neue Gnadenfrist für alte Gaskesselwagen

Halter und Betreiber von alten Gaskesselwagen mit Baujahr vor 1.1.1965 tun gut daran, sich die neuen Übergangsbestimmungen nach 1.6.3.3.ff zu Gemüte zu führen. Somit dürfen unter bestimmten Bedingungen diese Wagen noch bis zum 31.12.2017 weiterverwendet werden. Die Übergangsbestimmungen für Kesselwagen, insb. für die Beförderung von Gasen der Klasse 2, werden präzisiert (1.6.3.1 – 1.6.3.3).

Anpassung der Anweisungen für die Beförderung in loser Schüttung

Die Tabelle A in Kapitel 3.2 wird in Spalte 17 ergänzt und angepasst. Ebenfalls eine Anpassung (Folgeänderung) erfährt das Kapitel 7.3. Die alphanumerischen Codes «VW» in der Spalte (17) betreffend Beförderung als lose Schüttung werden durch die Buchstaben «VC» (Vorschriften für Beförderung in loser Schüttung) und «AP» (ergänzende Vorschriften) ersetzt. Die neuen Codes sind in 7.3.3 beschrieben.

Einführung eines Füllungsgrads auch für umweltgefährdende Stoffe

Bei der Berechnung des Füllungsgrads nach 4.3.2.2.1 ist neu zu berücksichtigen, ob die Stoffe umweltgefährdend sind oder nicht.

Das Kennzeichen für «Erwärmte Stoffe» wird für alle erwärmten Stoffe vorgeschrieben

Das vorgeschriebene Kennzeichen für die Beförderung von erwärmten Stoffen wird nicht mehr an die Sondervorschrift 580 gebunden, sondern gilt generell für Stoffe in flüssigem Zustand bei oder über 100 °C bzw. in festem Zustand bei oder über 240 °C (5.3.3).

Präzisierung der Vorschriften zu den Massnahmen zur Verhinderung des Aufreissens des Tanks

Es werden Beispiele von Massnahmen zur Verhinderung des Aufreissens des Tankkörpers im Falle von unfallbedingten Beanspruchungen aufgeführt (6.8.2.2.1). Dies betrifft die Befestigung von angeschweissten Anbauteilen, die nicht direkt auf den Tank, sondern mittels Futterblech oder Sollbruchstelle befestigt werden müssen.

Anschriftentafel

Anstelle des Namens des Betreibers darf auf beiden Seiten eines Kessel- oder Batteriewagens auch die Fahrzeughalterkennzeichnung angegeben sein (6.8.2.5.2 und 6.8.3.5.11).

Ergänzung der Normen

In 6.8.2.6.1 werden die Normen für metallene Tanks angepasst (nun EN 14025 : 2013) und neue Normen für

Anbauteile mit Futterblech

metallische Drucktanks, für Druckentlastungsventile für Flüssiggasbehälter sowie für Bodenventile mit einem Nenndurchmesser von mehr oder weniger als 100 mm hinzugefügt.

Präzisierung der Crashpuffer nach TE 22 bei automatischer Kupplung

Die Sondervorschriften TE 22 («Crash-Elemente») und TE 25 (Massnahmen zur Verhinderung von Überpufferungen) werden für Kesselwagen mit automatischer Kupplungseinrichtung präzisiert (6.8.4b). ■

Das WASCOSA-Team wächst

Christopher Rose
Operations / Technischer Kundenberater
T +41 41 727 65 80
christopher.rose@wascosa.ch

«Seit ich berufstätig bin, arbeite ich mit Spass im Bahnbereich – bei WASCOSA seit knapp zwei Jahren, und bald als fertig ausgebildeter Prozessfachmann.»

Elena Monsorno
Operations / Team-Support
T +41 41 727 65 89
elena.monsorno@wascosa.ch

«Jeder Tag ist anders und bringt etwas Neues. Dafür und weil wir ein super Team sind, nehme ich gern drei Stunden Arbeitsweg auf mich.»

Jürgen Bitter
Vertrieb Aussendienst
M +49 162 33 535 32
juergen.bitter@wascosa.ch

«Auf dem Kesselwagenmarkt bin ich schon lange aktiv – so kann ich den Kunden genau die Wagen vermieten, die ihren Anforderungen entsprechen.»

Peter Fuchs
Leiter IT
T +41 41 727 67 46
peter.fuchs@wascosa.ch

«Dynamisch, abwechslungsreich und voller Herausforderungen: Das mag ich an meiner Arbeit für WASCOSA, und dass ich Technik, Betriebswirtschaft und Informatik verbinden kann.»

Ruzica Cacic
Operations / Team-Support
T +41 41 727 65 89
ruzica.cacic@wascosa.ch

«Den Kontakt mit den Kunden und mit den Werkstätten mag ich besonders gern – sie profitieren von meiner langjährigen Erfahrung und Hilfsbereitschaft.»

Aleksandra Kostic
Vertrieb Innendienst
T +41 41 727 65 82
aleksandra.kostic@wascosa.ch

«Kundenorientiert handeln, schnell reagieren und alles tun, damit der Kunde rundum zufrieden ist: So macht Arbeiten richtig Spass.»

Vreni Uebelhart
Operations / Technische Kundenbetreuerin
T +41 41 727 65 83
vreni.uebelhart@wascosa.ch

«Als eingefleischte Eisenbahnerin und begeisterte Hobby-Rennvelofahrerin ist eines klar: Räder müssen rollen.»

Davide Filipetta
Technik / Instandhaltungsentwicklung
T +41 41 727 65 86
davide.filipetta@wascosa.ch

«Als Spezialist für die Instandhaltung von Güterwagen für den Kombinierten Verkehr mag ich es, im Team Herausforderungen anzugehen und Lösungen zu finden.»

Agron Maliqi
Mitarbeiter IT
T +41 41 727 65 88
agron.maliqi@wascosa.ch

«Bei WASCOSA gefallen mir die abwechslungsreichen und spannenden Projekte – da bilde ich mich ab Herbst gleich noch zum Wirtschaftsinformatiker weiter!»

Kirshath Sivaji
Operations / Sachbearbeiter Dokumentenverwaltung
T +41 41 727 67 60
kirshath.sivaji@wascosa.ch

«Das Arbeitsklima ist angenehm und ich fühlte mich von Anfang an wohl – und freue mich auf viele weitere spannende Berufsjahre bei WASCOSA!»

José Gollentz
Technik / Projektleiter Neubau
T +41 41 727 67 50, jose.gollentz@wascosa.ch

«Meine Fähigkeiten, fach- und sprachübergreifend zu denken und zu arbeiten, sowie mein Flair für komplexe Zusammenhänge kann ich bei WASCOSA optimal einbringen.»

Roger Etienne
Operations / Technischer Kundenbetreuer
T +41 41 727 65 87
roger.etienne@wascosa.ch

«Selbstständig arbeiten können, dabei meine Sprachkenntnisse einsetzen und das prima Arbeitsklima – dies schätze ich bei WASCOSA.»

Sebastian Albrecht
Operations / Sachbearbeiter Radsatzmanagement
T +41 41 727 65 90
sebastian.albrecht@wascosa.ch

«Bei WASCOSA kann ich mich beruflich und persönlich genauso schnell und erfolgreich weiterentwickeln, wie es das Unternehmen selbst vormacht.»

Stanislava Ivos
Rechnungswesen
T +41 41 727 67 31
stanislava.ivos@wascosa.ch

«Es macht mir Freude, mit Zahlen zu arbeiten, und ich schätze die gute Stimmung im Team – so ist Buchhaltung reines Vergnügen.»

David Villforth
Operations / Technischer Kundenbetreuer
T +41 41 727 67 60
david.villforth@wascosa.ch

«Die Kunden und ihre Zufriedenheit stehen bei mir im Zentrum. Auf mein ausgeprägtes Flair für Zahlen können sie sich jederzeit verlassen.»

wascosa

Insider, Spezialist im Schienengüterverkehr?
Werden Sie Teil unserer Erfolgsgeschichte!

We want you!

Technischer Kundenbetreuer w/m

Die Stellenanzeige finden Sie auf www.wascosa.ch

Aufgrund unseres kontinuierlichen Wachstums sind wir Tag für Tag an Insidern und/oder Spezialisten im europäischen Schienengüterverkehr interessiert. Falls Sie Interesse haben, für Europas ersten Anbieter von Güterwagensystemen tätig zu werden, senden Sie uns Ihre vollständigen Bewerbungsunterlagen an:

Human Resources, hr@wascosa.ch

WASCOSA AG
Werftestrasse 4 · 6005 Luzern · Schweiz

T +41 41 727 67 67 · F +41 41 727 67 77
hr@wascosa.ch · www.wascosa.ch

Im Ruhestand

Rita Schwegler verlässt das Unternehmen per 31. März 2015 nach mehr als 26 Jahren Mitarbeit – eine stolze Bilanz!

Am 1. November 1988 trat Rita Schwegler als kaufmännische Angestellte bei der WASCOSA AG in Zug ein, damals noch unter der Leitung von Herr Sandmeier. Als umsichtige und verantwortungsbewusste Wagendisponentin war sie am Aufbau und der erfolgreichen Entwicklung von WASCOSA während der ganzen Zeit massgeblich beteiligt.

Rita Schwegler war Mitglied eines kleinen Teams, das über die Jahre stets grösser wurde. Dabei unterstützte sie jeden Neuling, der dazukam und trug alle Veränderungen des Unternehmens aktiv mit, sei dies bezogen auf das Aufgabengebiet, diverse Büroumzüge oder neue Arbeitskollegen. Das Wohl des Unternehmens und insbesondere der Kunden war ihr stets das grösste Anliegen. Ihre zuvorkommende und zuverlässige Art wurde überaus geschätzt, und es gelang ihr, ein intensives Vertrauensverhältnis zu ihren Geschäftspartnern aufzubauen.

Rita Schwegler hat sich über die lange Zeit hinweg zielstrebig und unermüdlich für das Unternehmen eingesetzt und erhielt im Herbst 2014 den «Lifetime Award» für mehr als ein Vierteljahrhundert Treue und Einsatz für WASCOSA. Ihr Engagement und ihre Verbundenheit zur Firma werden für alle Kolleginnen und Kollegen von WASCOSA stets vorbildlich bleiben.

Das gesamte WASCOSA-Team wird Rita Schwegler vermissen und wünscht ihr alles Gute für die Zukunft, vor allen Dingen eine gute Gesundheit. ■

Terminkalender

2015

16./17.04.2015 Wroclaw (PL)	IBS Mitgliederversammlung	Info: Interessengemeinschaft der Bahnspediteure (IBS) e.V. redaktion-ibs@t-online.de / www.ibs-ev.com
21.04.2015 Wien (AT)	VPI Generalversammlung	Info: VPI Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten office@vpirail.at / www.vpirail.at
23.04.2015 Zürich (CH)	VAP Frühjahrstagung Forum Güterwagen	Info: VAP Schweiz vap@cargorail.ch / www.cargorail.ch
05.–08.05.2015 München (DE)	**transport logistic**	**Info: Messe München info@transportlogistic.de / www.transportlogistic.de**
11.06.2015 Köln (DE)	VPI Technische Informationsveranstaltung	Info: VPI Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten mail@vpihamburg.de / www.vpihamburg.de
12.06.2015 Köln (DE)	VPI Mitgliederversammlung	Info: VPI Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten mail@vpihamburg.de / www.vpihamburg.de
17.06.2015 Courbevoie (FR)	AFWP Jahreshauptversammlung	Info: AFWP Association Française des Wagons de Particuliers mclanore@afwp.asso.fr / www.afwp.asso.fr
01.10.2015 Mainz (DE)	CRSC e.V. Mitgliederversammlung	Info: CRSC Cargo Rail Service Center e.V. info@crsc.eu.com / www.crsc.eu.com
03.–07.10.2015 Berlin (DE)	EPCA Jahresversammlung	Info: EPCA The European Petrochemical Association meetings@epca.eu / www.epca.eu
12.11.2015 Zürich (CH)	VAP Herbsttagung Forum Güterwagen	Info: VAP Schweiz vap@cargorail.ch / www.cargorail.ch

Besuchen Sie die WASCOSA!
FGL Block 704/6, Gleis 3/3

Impressum

Herausgeber
WASCOSA AG, Werftestrasse 4, 6005 Luzern

Kontakt
T +41 41 727 67 67, F +41 41 727 67 77
infoletter@wascosa.ch, www.wascosa.ch

Konzept und Text
WASCOSA AG, Esther Schmid

Druck
Druckerei Ebikon AG, Ebikon

Gestaltung
WASCOSA AG, Esther Schmid
Frontal AG, Willisau

Übersetzung
proverb, Biel

Korrektorat
APOSTROPH AG, Luzern

Auflage
gedruckt 3´400 Exemplare
erscheint zweimal jährlich in Deutsch und Englisch

Copyright
WASCOSA AG

50 Jahre

transport logistic

In eigener Sache

WASCOSA auf der transport logistic 2015

Das Who-is-who der Branche trifft sich wiederum vom 5.–8. Mai 2015 auf der weltweit grössten Messe für Transport und Logistik in München. Besuchen Sie die WASCOSA auf dem Freigelände 704/6, Gleis 3/3. Unter dem diesjährigen Messemotto «Future next Exit» präsentiert Europas erster Anbieter von Güterwagensystemen einmal mehr Innovationen aus seinem Wagenpark.

Mehr als 2´000 Aussteller aus aller Welt, die den globalen, intermodalen Warenfluss zu Strasse, Schiene, Wasser und in der Luft abbilden, treffen sich in München. Bereits zum siebten Mal ist WASCOSA auf der transport logistic, der internationalen Fachmesse für Logistik, Mobilität, IT und Supply Chain Management, vertreten. WASCOSA präsentiert Messebesuchern Innovationen aus der jüngsten Erweiterung der Wagenflotte, die dank innovativem Wagendesign eine höhere Produktivität und reduzierte Transportkosten ermöglichen.

Interessante Mitaussteller

Erfahren Sie mehr aus erster Hand und überzeugen Sie sich selbst vor Ort.

Besuchen Sie die WASCOSA!

FGL Block 704/6, Gleis 3/3.