



Was kommt nach UIC und UIP?

Die mit der Liberalisierung und der Europäisierung verbundene grundlegende Rechtsreform des Schienengüterverkehrs-Marktes kommt immer mehr in Fahrt. Die Tage etwa, in- nert welchen das UIC Merkblatt 433 und das da-

rin enthaltene Haftungsabkommen weiterhin Gültigkeit haben, sind definitiv gezählt. Ins Haus steht der neue Allgemeine Verwendungsvertrag, AVV genannt, auch wenn der definitive Wortlaut zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses des vorliegenden Infoletter's EUROTANK noch nicht vorliegt. Mit dem AVV wird jedenfalls die Notwendigkeit zur Realisierung einer neuen Versicherungslösung verbunden sein, welche den heutigen UIC-Haftungspool ablöst. Dies ist nur eines von vielen Beispielen, welches die verladende Wirtschaft, die Halter von Bahnwagen, die EVU's usw. gleichsam betrifft. Mit der Einführung des offenen Netzzuganges ist das bisher allgemein gültige RIV-Regime entfallen, und es stellt sich die Frage, wer dafür besorgt ist, dass es wieder zu einem ähnlich verlässlichen Rahmen für den schienengebundenen Gütertransport kommen wird. Dieser wird unerlässlich sein, will man die zunehmende Verunsicherung auf Seiten der Privatgüterwagen-Halter sowie insbesondere der Verloader wieder beseitigen. Es stellt sich also die Frage, woher in Zukunft die nötige Unterstützung bei derartigen Themen zu erwarten ist. Sind das weiterhin die bisherigen nationalen Verbände der UIP, ist es die UIP selbst oder sind es am Ende weiterhin die (bald ehemaligen) UIC-Bahnen? Haben die UIC-Bahnen, die offensichtlich bemüht sind, die grossen P-Wagenparks zu erstehen, wirklich noch das Interesse an einer allgemeinen Lösung oder heisst das neue Spiel vielleicht bald schon „jeder für sich“ bzw. „jeder gegen jeden“? Wird es die UIP dann noch benötigen? Wer sind morgen Ihre Partner, wer Ihre Wettbewerber, wenn eine grosse UIC-Bahn mit noch grösserem Wagenpark den Markt dominieren wird? Wer sind dann noch Ihre Partner, wer Ihre Kunden, wenn man bedenkt, dass es in Kürze keine einstellenden Bahnen für P-Wagen mehr geben wird? Kurzum - was kommt nach der UIC und der UIP?

Philipp Müller, Delegierter des Verwaltungsrates

Ungebrochene Nachfrage nach Schrott beeinflusst die Preise

Metall- und Eisenschrott sind knappe Güter, insbesondere weil die internationale Nachfrage gross ist. Wie funktioniert der Schrotthandel im Zeitalter hoher Schrottpreise befriedigend? Schrottaufbereitung und Altmetallhandel befinden sich in einem angespannten Umfeld.

Die Eigentümer von Rollmaterial machen sich Sorgen: Eisenbahnwagen werden immer teurer. Grund für die Verteuerung des Rollmaterials ist in erster Linie der massive Anstieg der Materialkosten für dessen Herstellung. Schrott, der wichtigste Sekundär-Rohstoff für den Bau von neuen Waggonen, hat Hochkonjunktur. Alleine in der Schweiz fallen jährlich rund 1,3 Mio.

Tonnen Schrott an, in der EU sind es 17 Mio. Tonnen.

Grosse, aber schwankende Nachfrage

Die internationale Nachfrage nach metallischen Sekundär-Rohstoffen ist enorm. Sie wird weiter steigen, je stärker die Industrialisierung in noch jun-

[weiter auf Seite 2](#)



Rekupieren ist Handarbeit: Mitarbeiter beim Schweißen an einem Fabrgestell.

Fortsetzung von Seite 1

gen, weltweit agierenden Wirtschaftsnationen fortschreitet. Vor allem China und Indien gehören inzwischen zu den Schrott-Grossverbrauchern.

Schrottpreise werden international fixiert und sind von internationalen Marktschwankungen abhängig. Treten Grossverbraucher im Markt auf, können die Preise kurzfristig stark klettern. Gerade der Grossverbraucher China ist ein unberechenbarer Handelspartner. Er bestellt jeweils rund eine Million Tonnen Material auf einmal und hält sich dann aber wieder längere Zeit aus dem Markt zurück. Dieses inkonstante Marktgebaren stört und beeinflusst die Marktpreise dann aber nur kurzfristig. Der Verbrauchermarkt hingegen ist in der Regel eher stabil und langfristigen Konjunkturzyklen unterworfen. Es besteht kein Grund zur Annahme, die Preise würden explodieren oder ins Unermessliche steigen.

Die Preisbildung hat System

Die Preisbildung im Rohstoffhandel findet sowohl national wie auch international monatlich statt. Die daraus resultierenden Indexangaben sind Richtangaben. Die definitiven Preisvereinbarungen müssen mit den jeweiligen Marktpartnern, d.h. Stahlwerken, jeweils für konkrete Mengen individuell abgeschlossen werden.



Schweres Gerät beim Verschrotten von Kesselwagen: Schrottschere im Einsatz.



Umweltfreundlich: Noch funktionsfähige Puffer und Drehgestelle werden zur späteren Weiterverwertung aussortiert.

In der Schweiz sind die Swissteel Werke in Gerlafingen und Emmenbrücke die einzigen Stahl-Grossverbraucher. Sie beschaffen den Schrott - eingebunden in die europäischen Marktbedingungen - bei ihren regelmässigen Lieferanten. Insbesondere aus logistischen Gründen sind diese Stahlwerke sehr an Bahnwagen aus der Schweiz interessiert.

Entsorgung von Kesselwagen

Kesselwagen fachgerecht zu entsorgen und gleichzeitig optimal zu verwerten, hat wegen der gestiegenen Stahlpreise in jüngerer Zeit an Bedeutung gewonnen. Für Eigentümer von Kesselwagen stellen sich heute deshalb die verschiedensten Fragen:

- Wo werden die besten Preise für das Alteisen erzielt?
- Wer entsorgt das anfallende Aluminium bei der Verschrottung?
- Wer rekuperierte die Ersatzteile, welche allenfalls zur Wiederverwertung eingesetzt werden können?
- Wie werden Reststoffe und Sonderabfälle entsorgt?

Die Antworten auf diese Fragen wissen Entsorger mit langjähriger Erfahrung

im Bahnwagenbereich, die in der Lage sind, als Generalunternehmer einen Full-Service aus einer Hand anzubieten. Diese Entsorger kümmern sich um die technischen Aspekte einer umweltgerechten Entsorgung und haben dabei den Markt als Handelspartner ständig im Auge.

In der Schweiz stellt beispielsweise die Gesellschaft Gotthard Schnyder AG in Emmen bei Luzern ihre grosse Leistungsfähigkeit als moderner Entsorger in verschiedenster Hinsicht unter Beweis: Dank ihrer Infrastruktur ist sie in der Lage, eine grosse Zahl (30 bis 50 Wagen) gleichzeitig anzunehmen. Der umweltfreundliche Bahntransport wird auch nach der Verschrottung für die Materiallieferung in die Stahlwerke eingesetzt.

Dank ihrer Kapazitäten ist es der Gotthard Schnyder AG zudem möglich, den Stahlwerken die verschiedenen Schrottqualitäten "just in time" zuzuführen.

Die Verschrottung der Kesselwagen erfolgt in mehreren Schritten. Dabei kommt schweres Gerät zum Einsatz, zum Beispiel Schrottscheren bis 800 Tonnen Scherkraft, die auch das Komprimieren des Schrotts übernehmen.

weiter auf Seite 3

Fortsetzung von Seite 2

Rekuperation als marktgerechte Dienstleistung

Nicht alle Teile der ausgedienten Wagen werden den Stahlwerken zum Einschmelzen zugeführt. Auf Wunsch trennen firmeneigene Fachleute wiederverwertbare Wagenbestandteile ab und rekuperieren sie. So können je nach Auftrag ganze Drehgestelle, Puffer oder Bremsschläuche in gewünschter Anzahl demontiert, auf Paletten zur Wiederverwendung bereitgestellt und per Bahn an die Kunden geliefert werden. Diese massgeschneiderte Arbeit ermöglicht umweltfreundliche Lösungen. Pro Auftrag erhalten die belieferten Kunden Stofffluss-Statistiken mit allen wichtigen Materialdaten, die ihnen ermöglichen, den entsprechenden Behörden einen Entsorgungsnachweis abzugeben.



Otto Hefji ist CEO der Gruppe „Die Entsorger“ und leitet die Gotthard Schnyder AG.

Die 1922 gegründete Gotthard Schnyder AG in Emmen gehört zur Firmengruppe „Die Entsorger“. Als grösstes Handels- und Aufbereitungszentrum für Alteisen und Metalle in der Zentralschweiz verarbeitet das Unternehmen mit ca. 30 Mitarbeitern rund 150'000 Tonnen Schrott im Jahr. Zum Dienstleistungsangebot gehören Einkauf und Verkauf von Sekundär-Rohstoffen, ausserdem Beratung, Planung von Entsorgungsaufträgen, Baustellenbetreuungen, Demontagen und Rückbauten.

Aktuell

Neues Anforderungsprofil an Eisenbahn-Transportmittel-Vermieter



© Foto SBB

Der Verband der Chemischen Industrie (VCI) hat sein Anforderungsprofil an Eisenbahn-Transportmittel-Vermieter aktualisiert. Der Leitfaden soll den Vermietern von Kessel- und Güterwagen helfen, sich besser auf die Ansprüche ihrer Kunden aus der Chemischen Industrie einzustellen. Spediteure erhalten damit eine verlässliche Basis, um Aufträge aus der Branche bestmöglich zu erfüllen. Ziel ist, die Sicherheit beim Chemikalientransport weiter zu erhöhen.

Die Qualität der Transportleistung ist mitbestimmend für die Qualität der beförderten Produkte. Diese sind sicher, umweltschonend, ohne Beeinträchtigung ihrer Qualität und unter Berücksichtigung von Kundenwünschen zu befördern. Daraus ergeben sich hohe Anforderungen an die beauftragten Logistikdienstleister.

Ziel ist neben dem Qualitätsmanagement die Optimierung der Sicherheit bei der Beförderung, insbesondere von Gefahrgütern. Das Anforderungsprofil informiert über die nach Ansicht der chemischen Industrie hierfür erforderlichen Voraussetzungen und enthält weitere Grundsatzanforderungen, die unternehmensspezifisch ergänzt werden können. Unberührt bleibt die Verpflichtung des Logistikdienstleisters der chemischen Industrie, auch Auftragnehmer genannt, zur Einhaltung aller gesetzlichen Vorschriften.

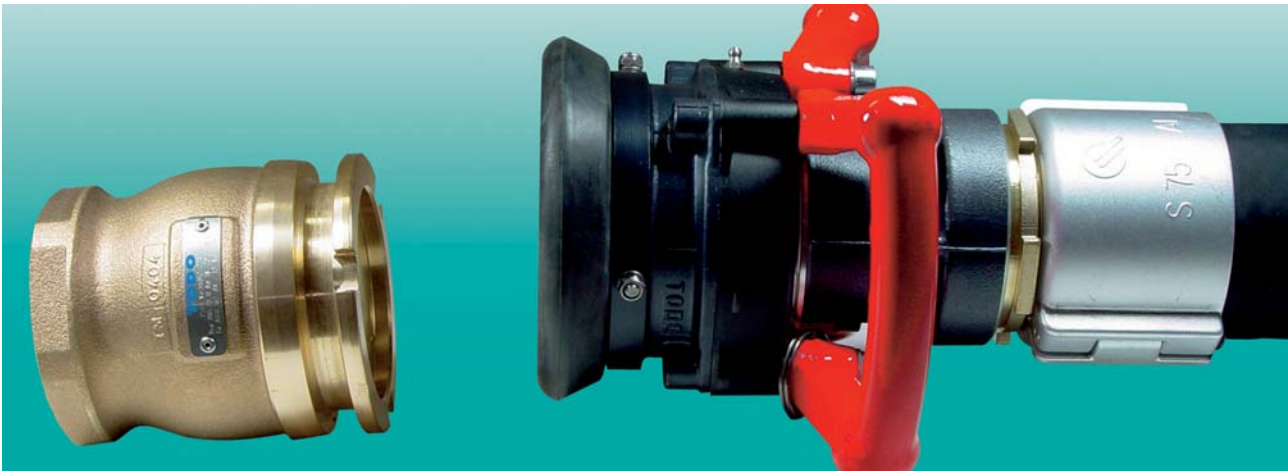
Mit Hilfe des Anforderungsprofils können sich die Auftragnehmer leichter auf die Anforderungen ihrer Kunden aus der chemischen Industrie (Auftraggeber) einstellen. Den Unternehmen und ihren Mitarbeitern ist somit eine verlässliche Basis zur Erfüllung von Aufträgen gegeben. Das Anforderungsprofil ist unabhängig von der Frankatur für alle ein- und ausgehenden Verkehre der chemischen Industrie anzuwenden.

Das Anforderungsprofil kann auf www.vci.de unter der Rubrik Transport/Verpackung heruntergeladen werden.

Quelle:
www.vci.de

Trockenkupplungen - eine sichere Verbindung

Trockenkupplungen sind bedingt durch die hohen Qualitätsanforderungen bei der Ab- und Umfüllung von umweltgefährdenden Flüssigprodukten seit Jahren aus dem täglichen Gebrauch nicht mehr wegzudenken. Sie werden überall dort eingesetzt, wo umwelt- und gesundheitsschädigende Flüssigkeiten ohne Feststoffanteile abgefüllt, umgeladen oder transportiert werden.



Die Kupplung besteht aus zwei Teilen; einem Festteil (Adapter) und einem Loseil (Schlauchteil).

Flüssigphase

Trockenkupplungen wie z.B. die TODO-Kupplung bestehen seit über 20 Jahren auf dem Markt. Sie gewährleisten aufgrund ihrer Konstruktion das sichere An- und Abkuppeln von Schläuchen ohne Flüssigkeitsverlust auf höchstem Standard (TÜ.AGG. 162-93). Die Kupplung besteht aus zwei Teilen; einem Festteil (Adapter) und einem Loseil (Schlauchteil). Das Festteil dient als Anschluss an die Tanks, Rohrleitungen, Container etc., während das Loseil üblicherweise an der Schlauchleitung befestigt wird.

Das Verdrehen der Schläuche während des Kupplungsvorganges wird durch ein integriertes Drehgelenk verhindert. Das Kuppeln selbst erfolgt, indem das Loseil (Schlauchteil) über das Festteil (Adapter) gesteckt, gegeneinander gedrückt und um ca. 120° verdreht wird. Dieses Verdrehen erfolgt über drei Laufrollen. Die mechanische Verriegelung ist bereits nach einer 15° Drehung fest und dicht. Ein Weiterdrehen bis zum Anschlag (120°) öffnet beide Ventile voll und gibt somit den Flüssigkeitsstrom frei. Das Entkuppeln und Schliessen der beiden Ventile erfolgt gegen den Uhrzeigersinn. TODO-Kupplungen sind in den Werk-

stoffen Aluminium, Rotguss und Edelstahl erhältlich. Als Dichtungswerkstoff wird standardmässig Viton eingesetzt. Andere Dichtungswerkstoffe können je nach Medium verwendet werden. In Verbindung mit einer druckfesten Kappe ist eine Zulassung auch als zweite Absperrrammer vorhanden.



Festteil und Loseil

TODO-Kupplungen sind erhältlich als Standard von 1" - 4". Sonderanfertigungen sind auch in 6" möglich. Bei Einsatzverhältnissen, bei welchen es zu Medienvertauschungen kommen kann, besteht die Möglichkeit eine Selektiv-einrichtung einzubauen. Damit wird ein Falschkuppeln verhindert.

Gasphase

Für den Bereich Gaspendingelung wird eine sog. Hebelarm- (Kamlok) Kupplung Gr. 4" DN100 mit einem integrierten federbelasteten Ventil eingesetzt. Der Anschlussflansch entspricht DN 80 Gr. 3" DIN 2633. Hierfür wird eine Staubkappe DN 100 aus Kunststoff verwendet. Diese Einheit hat ebenfalls eine Bauartzulassung (TÜ.AGG. 360-03). Sie wird vorwiegend im Kesselwagenbereich eingesetzt. Üblich sind die zwei Ausführungen mit bzw. ohne Flammenschutzsicherung.

Fazit

Dank ihrer einfachen, schnellen und trotzdem sicheren Verbindungstechnik finden die Trockenkupplungen als Anschlussarmatur im Kesselwagenbereich eine stetig zunehmende Verbreitung. Bei der Auswahl der richtigen Trockenkupplungen ist es jedoch wichtig, die genauen Einsatzverhältnisse unter Angaben von Druck- und Temperaturbereichen sowie der verwendeten Medien zu kennen. Eine diesbezügliche, enge Zusammenarbeit mit dem Kesselwagen-Partner ist deshalb empfehlenswert.

Weitere Informationen bei:
Herr Dieter Seibt, FLEXOTECH
info@flexotech.de

Das Adressbuch der Bahnbranche

DBA - Das Bahn-Adressbuch Deutschland - Österreich - Schweiz



In unserer kurzlebigen Zeit, die mit rasanten Entwicklungen und Veränderungen auch im Bahnwesen einhergeht, hat dieses Wirtschafts-Nachschlagewerk einen hohen Gebrauchswert für alle, die in der Schienenverkehrsbranche arbeiten bzw. mit dieser Branche zu tun haben. Hier finden Sie alle wichtigen Informationen für eine erfolgreiche Kommunikation: Unternehmen, Adressen, Telefon- und Fax-Nummern, E-mail- und Internet-Adressen, wichtige Funktionsträger und Kontaktpersonen.

Aus dem Inhalt:

Teil 1: Europa

- Wichtige Europäische Organisationen, Verbände und politische Institutionen
- Hauptadressen aller europäischen Bahnen

Teile 2-4:

Deutschland - Österreich- Schweiz

- Eisenbahn- und Infrastruktur-Unternehmen
- Verkehrsverbände / Besteller von Schienen-Verkehrsleistungen
- Nat. politische Institutionen und Behörden
- Nat. Verbände und Organisationen
- Nat. Einrichtungen von Wissenschaft-Forschung-Bildung
- Nat. Zertifizierungseinrichtungen

Teil 5:

Einkaufsführer / Bezugsquellenteil

Weitere Informationen, Bezugsquelle:
www.eurailpress.com/dba, 59,00 EUR

Aktuell

transport logistic – die ideale Plattform im Jahre 2005

Die transport logistic, die Nummer Eins der Logistikkessen in Europa, findet dieses Jahr vom 31.05.-03.06.2005 in München statt.

Nebst einer grossen Anzahl von Ausstellungen werden auch in diesem Jahr aussagekräftige und zukunftsweisende Foren und Workshops zu aktuellen Themen der Transportwirtschaft und Fragen aus der Praxis durchgeführt.

Nachstehend haben wir die Foren und Workshops zum Thema Schienengüterverkehr für Sie aufgelistet:

29.-30.05.2005, EurailFreight; Mehr Güterverkehr auf der Schiene. Die Herausforderung für Europa
Hotel Bayerischer Hof, München

31.05.2005, EurailFreight; Innovative Lösungen für die Eisenbahn. Das Beispiel Tschechische Republik
14.00-15.30 Uhr, Gemeinschaft der europäischen Bahnen und Infrastrukturgesellschaften

01.06.2005, Der Faktor Mensch im internationalen Schienengüterverkehr
10.00-12.00 Uhr, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V.

01.06.2005, Logistik-Outsourcing
13.30 - 15.30 Uhr, LOGISTIK inside

01.06.2005, Mit Europa wachsen auch Güterbahnen und Speditionen zusammen
14.00-16.00 Uhr, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V.



02.06.2005, Best practise Güterbahnen: Beispiele erfolgreicher internationaler Schienengüterverkehrsangebote

10.00-12.00 Uhr, Verband der Bahnindustrie in Deutschland e.V.

02.06.2005, AlpTransit Schweiz

10.00-13.00 Uhr, Bundesamt für Verkehr, Schweiz

**transport
logistic**

Weitere Informationen finden Sie unter: www.transportlogistic.de

WASCOSA AG an der transport logistic 2005 Block 704/1, Gleis 2/2

Zum zweiten Mal präsentiert sich die WASCOSA AG an der transport logistic. Sie sind herzlich eingeladen, uns am Stand im Freigelände, Block 704/1 Gleis 2/2, zu besuchen.

Gemäss unserem diesjährigen Motto „**Gemeinsam ans Ziel**“ werden Sie die Möglichkeit haben, anhand von zur Verfügung gestellten Schnittmodellen einen Einblick in die verschiedenen Armaturen eines Kesselwagens zu erhalten, und sich gleichzeitig deren Funktionen erklären zu lassen. In diesem Zusammenhang werden Sie einen modernen Spezialchemie-Kesselwagen für Caprolactam besichtigen können.

Wir freuen uns, Sie an unserem Messestand begrüßen zu dürfen. Falls Sie noch kein Eintrittsticket oder keine Messeunterlagen besitzen, können Sie diese unter infoletter@wascosa.ch mit dem Stichwort: „transport logistic 05“ anfordern.

In eigener Sache

WASCOSA führt UIP-Reinheitsschlüssel-Schulung bei BASF durch

In Zusammenarbeit zwischen der BASF AG und der WASCOSA AG fand Anfang 2005 eine UIP-Reinheitsschlüssel-Schulung für die Mitarbeiter der beiden Unternehmen im BASF Werk Ludwigshafen statt. Der Schwerpunkt wurde auf die Auffrischung und Abgleichung der einzelnen Möglichkeiten, welche der Reinheitsschlüssel liefert, gesetzt.



Einige Teilnehmer der zweitägigen UIP-Reinheitsgrad-Schulung auf einen Blick.

Insgesamt rund 20 Teilnehmer aus den Bereichen Reinigungsanlage und Instandhaltung der BASF, ergänzt durch einige Mitarbeiter der WASCOSA, nahmen an einer theoretischen Auffrischung des UIP-Reinheitsschlüssels sowie an einer praktischen Schulung an Kesselwagen teil.

Dabei haben die Vorbereitungen der BASF AG mit einer Bereitstellung von sechs Kesselwagen in verschiedenen Alltagszuständen zur Feststellung von unterschiedlichen Reinheitsgraden hilfreich beigetragen. Die guten Vorkenntnisse der Teilnehmer auf diesem Gebiet ermöglichten einen informativen Erfahrungsaustausch aller Beteiligten.

Interessant waren wiederum die unterschiedlichen Feststellungen aus Sicht der Betrachter. Die Beteiligten von BASF AG und WASCOSA AG waren sich einig, dass nicht in jedem Fall nur ein Reinheitsgrad ausreicht, sondern oft auch weitere Bemerkungen nötig sind.

Bei Interesse an einer UIP-Reinheitsschlüssel-Schulung stehen wir auch Ihnen gerne zur Verfügung. Unser derzeitiges Angebot an Schulungen, welches wir Ihnen bei Bedarf anbieten, umfasst die folgenden Themen:

- Einführung in die Reinigung von Kesselwagen
- Oberflächenbehandlung (Was ist Strahlen, Beizen, Schleifen, Polieren usw.?)
- Kesselwagentechnik (auf Wunsch vertieft nach gezielten Bestandteilen)

Möchten Sie weitere Themen ansprechen? Wir stehen Ihnen gerne zur Verfügung.

Ihre Ansprechperson bei der WASCOSA AG:
Herr Frank Sadowski,
Tel. +41 (0)41 727 67 74,
frank.sadowski@wascosa.ch

Allerlei rund um den Kesselwagen – für Profis und Amateure

Wussten Sie dass...

die Ausdrücke **V2A** und **V4A** zur Bezeichnung des Edelstahls den Ursprung bei der Firma Krupp Stahl AG haben?

Aufgrund der Anforderungen in der chemischen Industrie Anfangs des 20. Jahrhunderts hat die Firma Krupp Stahl AG Versuche durchgeführt, um geeignete Chrom-Nickel-Stähle herzustellen. Aus diesen Versuchen sind zwei Stähle am häufigsten verwendet worden. Die Stähle aus Versuch 2 Austenit und Versuch 4 Austenit. Somit wurden die Bezeichnung als **V2A** und **V4A** für Edelstahl im Volksmund übernommen. 1912 wurden von Krupp Produkte aus den Versuchsstählen patentiert und 1922 die Wortmarke NIROSTA® eingetragen. NIROSTA® = **N**icht **R**ostender **S**tahl.

Quelle:
ThyssenKrupp Nirosta GmbH und historisches Archiv Krupp

Feedback

Weiterempfehlen

Möchten Sie unseren Infoletter einer anderen Person weiterempfehlen? Leiten Sie das erhaltene E-Mail einfach weiter. Falls diese Person den Infoletter auch in Zukunft erhalten möchte, kann jederzeit eine Registrierung auf unserer Homepage vorgenommen werden.

Fragen, Anregungen, Tipps

Bitte teilen Sie uns Ihre Fragen, Anregungen und Tipps unter infoletter@wascosa.ch mit.

Adressänderung

Ihre Adressänderungen können Sie uns unter der e-mail Adresse infoletter@wascosa.ch mitteilen.

Terminkalender

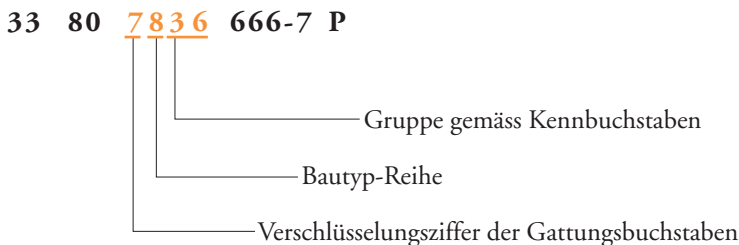
Ausstellungen, Messen, Tagungen 2005 / 2006

31.05.-03.06.2005 München (D)	transport logistic 2005 10. Internationale Fachmesse für Logistik, Telematik, Verkehr	Info: Messe München E-Mail: info@transportlogistic.de Internet: www.transportlogistic.de
02.06.2005 Paris (F)	UIP-Kommission	Info: UIP, Bruxelles E-Mail: info@uiprail.org Internet: www.uiprail.org
03.06.2005 Paris (F)	UIC/UIP Gemeinsame Sitzung	E-Mail: info@uiprail.org Internet: www.uiprail.org
05.-08.06.2005 Salzburg (A)	4. Europäischer Verkehrskongress der Europäischen Plattform der Verkehrswissenschaften Die Zukunft der Mobilität in Europa - Personen- und Güterverkehr auf dem Prüfstand!	Info: ÖVG Österreichische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft E-Mail: office@oevg.at Internet: www.oevg.at
09.06.2005 Bonn (D)	Forum Privatgüterwagen "Privatwirtschaftliche Bedürfnisse und rechtlicher Rahmen" von Cargo Rail Europe	E-Mail: contact@cargoraileurope.com Internet: www.cargoraileurope.com
10.06.2005 Bonn (D)	VPI Jahresmitgliederversammlung Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten	E-Mail: vpihamburg@t-online.de
21.-22.06.2005 Erfurt (D)	VDV-Jahreskongress	Info: Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) E-Mail: info@vdv.de Internet: www.vdv.de
22.06.2005 Paris (F)	AFWP Generalversammlung	E-Mail: webmaster@afwp.asso.fr
13.-15.09.2005 Manchester (GB)	Infrarail 05	Info: Mack Brooks Exhibitions Ltd. E-Mail: infrarail@mackbrooks.co.uk Internet: www.infrarail.com
18.-21.09.2005 Graz (A)	36. Tagung "Moderne Schienenfahrzeuge" Themenschwerpunkt: "Schienenfahrzeuge - Teil des Systems Bahn"	Info: TU Graz E-Mail: claudia.kaufmann@TUGraz.at Internet: www.ebw.TUGraz.at
30.09.2005 Bratislava (SK)	UIP Generalversammlung / UIP Direktionskomite	E-Mail: info@uiprail.org Internet: www.uiprail.org
04.-06.10.2005 Jönköping (S)	NORDIC RAIL - Rail Technology Exhibition	Info: ELMIA AB E-Mail: mail@elmia.se Internet: www.elmia.se
05.-07.10.2005 Brüssel (B)	The Future of the European Railway Networks European Rail Forum	E-Mail: erf@montane.eu.com Internet: www.railforum.net
11.-15.10.2005 Hannover (D)	CeMAT 2005	Info: Deutsche Messe AG E-Mail: info@messe.de Internet: www.messe.de
07.-09.11.2005 Dortmund (D)	rail # tec 2005	Info: rail # tec-Office, cp/compartner E-Mail: railtec@cp-compartner.de Internet: www.railtec.de
30.11.-02.12.2005 Barcelona (E)	IRF 2005 - International Rail Forum	Info: Foro del Ferrocarril y del Transporte E-Mail: irf@montane.eu.com Internet: www.railforum.net
07.-09.12.2005 Basel (CH)	Eisenbahn-Technologie ET 05	Info: Mack Brooks Exhibitions E-Mail: et@mackbrooks.co.uk Internet: www.et2005.com
2006		
19.-22.09.2006 Berlin (D)	InnoTrans 2006 Internationale Fachmesse für Verkehrstechnik, Innovative Komponenten-Fahrzeuge-Systeme	E-Mail: central@messe-berlin.de Internet: www.messe-berlin.de

Wissenswertes

Verschlüsselungsziffern und Bautyp-Reihen einer Wagennummer

Fortsetzung von „Struktur einer Wagennummer“ der Infoletter EUROTANK Ausgabe Nr. 03



Die 5. bis 8. Ziffer definieren die wichtigsten technischen Merkmale jedes Güterwagens².

5. Ziffer: Verschlüsselungsziffer der Gattungsbuchstaben

Die 5. Ziffer stellt die Gattung (Regelbauart oder Sonderbauart), zu welcher der Güterwagen gehört, dar.

33 80 **783** 6 666-7

Verschlüsselungsziffer	Wagengattung	Gattungsbuchstabe
0	Wagen mit öffnungsfähigem Dach	T
1	Gedeckte Wagen der Regelbauart	G
2	Gedeckte Wagen der Sonderbauart	H
3	Flachwagen der Regelbauart	K-O-R
4	Gedeckte Wagen der Sonderbauart	L-S
4	Flachwagen der Sonderbauart	L-S
5	Offene Wagen der Regelbauart	E
6	Gedeckte Wagen der Sonderbauart	F
7	Kesselwagen	Z
8	Wagen mit Temperaturbeeinflussung	I
9	Spezialwagen die nicht unter die Gattungen F,H,L,S oder Z fallen sowie Behälter für staubförmige Güter	U

6.- 8. Ziffer: Bautyp-Reihe und Gruppe gemäss Kennbuchstaben

Innerhalb der einzelnen Gattungen werden für jede durch identische technische Merkmale definierte Güterwagenbaureihe eine oder mehrere Serien von 1000 Nummern zugeteilt².

Sind für die entsprechenden Wagengattungsbuchstaben bereits Nummern vorhanden, sind diese einzusetzen. Wenn nicht, sind bei der UIC Nummern einzuverlangen. Es besteht nur noch eine begrenzte Systematik in der Nummernzuteilung zu den entsprechenden Buchstaben.

- Beispiel: 33 80 **783** 6 666-7
- ans(3)**
- a mit 4 Achsen
 - n tu > 60 t (Angaben der höchsten Lastgrenze)
 - s geeignet für S-Verkehre (gemäss UIC MB 432)
 - (3) im Leerlauf bis zu 120 km/h geeignet

Bei dem Kesselwagen mit der Wagennummer 33 80 783 6 666-7 handelt es sich folglich um den Wagentyp **Zans (3)**.

² Bestimmte Wagen bekommen eine besondere Nummerierung, für welche die Bestimmungen nicht gelten.