

Lobby für Europas Schienen

Die Gemeinschaft europäischer Bahnen und Infrastrukturgesellschaften (Community of European Railway and Infrastructure Companies, CER) vertritt in Brüssel die Interessen von inzwischen 62 Unternehmen. Die Mitgliedschaft des Verbandes ist so vielfältig wie der Sektor selbst: ehemalige Staatsbahnen und Newcomer, international tätige Konzerne und Regionalbahnen, integrierte Unternehmen und reine Passagier-, Fracht- oder Infrastrukturgesellschaften.



Für den Schienengüterverkehr sind die europäischen Märkte seit dem 1. Januar 2007 offen. Zumindest rechtlich. Nach Meinung einiger Politiker in Brüssel sind damit die Rahmenbedingungen geschaffen, die den Bahnunternehmen erlauben, den Güterverkehr von der Strasse zu holen und damit zu einem nachhaltigen und effizienten Transportsystem in Europa beizutragen. Eine der zentralen Aufgaben der CER ist es, dieser Verkürzung der Realität entgegenzuwirken.

Anfangen von der Interoperabilität der nationalen Systeme über die Qualität der notwendigen Infrastruktur bis hin zur Chancengleichheit für die verschiedenen Verkehrsträger: auch im Jahr der vollständigen Marktöffnung steht der Güterverkehr ganz oben auf der Agenda der CER.

[weiter auf Seite 2](#)



Wir bekennen Farbe

Wie Sie wissen, findet vom 12. bis 15. Juni 2007 die Messe transport logistic in München statt. WASCOSA wird auch wieder dabei sein und attraktive Exponate sowie interessante Informationen mitbringen.

Persönlich

Was meinen wir mit unserem diesjährigen Motto „Wir bekennen Farbe“? Farbe bekennen ist eine deutsche Redensart und bedeutet so viel wie: sich zu einer Sache bekennen oder zu seiner Meinung stehen.

WASCOSA bekennt sich zum sicheren Transport auf der Schiene, zu technisch hochwertigem und komplett ausgestattetem Equipment und gibt seinem überdurchschnittlich jungen Fahrzeugpark (mehr als 50% der Fahrzeuge sind jünger als 5 Jahre!) eine attraktive Farbgestaltung als Ausdruck für Modernität, weg von Tristesse und Eintönigkeit. WASCOSA verleiht damit den Waggonen ein wieder erkennbares positives Erscheinungsbild und wirbt somit auch für Verlagerung von Güterverkehr von der Strasse auf die Schiene. Man kann sagen, dass der blaue Wascosa euro tank car® einen Trend gesetzt hat, den wir und offensichtlich auch Marktbegleiter weiter verfolgen werden.

WASCOSA steht offen zu seiner Meinung, zu aktuellen Problemen und wirkt entgegen dem allgemeinen Trend aktiv mit in den europäischen Verbänden und Arbeitsgruppen, um die Attraktivität des Schienengüterverkehrs zu erhöhen und die Leistungsfähigkeit des Systems Halter und Verlagerer zu steigern. WASCOSA ist und bleibt unabhängig, schnell und flexibel!

Wenn Sie Kundenorientiertheit, Zukunftsorientiertheit und Leistungsstärke suchen und mit versierten Fachleuten diskutieren wollen, dann besuchen Sie uns auf der transport logistic.

Werner Handelsmann,
Leiter Vertrieb WASCOSA AG

Fortsetzung von Seite 1

Einheitliche Systeme

Im Bereich Interoperabilität sind zwei Themen von besonderer Aktualität: erstens die Einführung des einheitlichen europäischen Zugsteuerungs- und -sicherungssystems ERTMS, eine der grössten Investitions Herausforderungen der nächsten Jahre, und zweitens die Schaffung eines gemeinsamen Standards für Telematikanwendungen im Güterverkehr. In beiden Fällen gilt es in Brüssel zu vermitteln, dass einheitliche Standards zwar langfristig im Interesse der europaweit agierenden Bahnen liegen, dass aber eine intelligente Umsetzungsstrategie vonnöten ist, damit das Kind nicht mit dem Bade ausgeschüttet wird und den enormen Kosten entsprechender Nutzen gegenüber steht. Im Bereich ERTMS hat sich der Sektor deshalb mit der Politik auf ein Korridor-Konzept geeinigt: anstelle eines Flickwerks von ERTMS-Infrastruktur überall, wo aus- oder neu gebaut wird, werden vorrangig die wichtigen internationalen Verbindungen mit der neuen Technik ausgestattet. Damit wird zu einem klar definierten Zielfeld die durchgängige Nutzung von ERTMS möglich. Die Herausforderung liegt nun darin, die Technologie weiter zu einem europaweit gültigen, einheitlichen Standard zu entwickeln.

Ähnlich wie von ERTMS sind die Güterbahnen von den europäischen Vorgaben für Telematikanwendungen im Güterverkehr betroffen. Hier hat die CER im Januar dieses Jahres der Europäischen Kommission einen Strategieplan übergeben, in dem die europäischen Bahnen aufzeigen, wie sie das Ziel einer einheitlichen „Sprache“ im Bereich Telematikanwendungen erreichen werden. Sie verpflichten sich darin, bis spätestens 2014 die vollständige Standardisierung umzusetzen. Ein Jahr lang haben die Bahnen und Infrastrukturunternehmen unter Federführung der CER und anderer Verbände des Sektors diesen Strategieplan entwickelt. Wenn die Kommission diesen Plan akzeptiert, wird in den nächsten Wochen die Umsetzungsphase beginnen können.



Johannes Ludewig, Exekutivdirektor der CER Community of European Railway and Infrastructure Companies (CER), Brüssel

Interoperabilität bedeutet z.B. auch gemeinsame Standards für den Einsatz von Personal und vieles mehr. Die Arbeit der Europäischen Eisenbahn-Agentur wird in all diesen Bereichen von der CER konstruktiv begleitet und unterstützt. Doch Interoperabilität alleine ist ebenso wenig wie Marktöffnung die Lösung für die Verkehrsprobleme der Zukunft.

Pragmatismus gefordert

Der Güterverkehr in der EU nimmt ständig zu, und stellt die Verkehrs- und Umweltpolitik vor enorme Herausforderungen - nicht nur im Zusammenhang mit der Diskussion um den Klimawandel. Damit die Schiene einen Teil des Verkehrszuwachses übernehmen kann, muss sie über ausreichende Infrastruktur verfügen. Diese Botschaft ist nicht neu, jedoch sind in der Vergangenheit alle Überlegungen zur Errichtung eines gesonderten Netzes für den Güterverkehr im Sande verlaufen - nicht zuletzt aufgrund der Finanzierungsfrage. Nun hat die CER einen neuen Anlauf genommen. In Zusammenarbeit mit McKinsey wurde in den vergangenen Monaten untersucht, mit welchen Massnahmen und mit welchem finanziellen Aufwand die Kapazität auf einzelnen wichtigen Güterverkehrskorridoren erhöht werden kann. Das Ergebnis dieser Untersuchung wird die CER Verkehrskommissar Jacques Barrot zur Verfügung stel-

len, der im Sommer eine Mitteilung über ein prioritäres Güterverkehrsnetz vorlegen wird.

Es handelt sich bei dieser CER-Untersuchung um einen pragmatischen Ansatz, der alle möglichen Massnahmen berücksichtigt, vom Neubau von Streckenabschnitten hin zu Prioritätsregelungen im Verhältnis zum Personenverkehr. Es gibt viele Ansatzpunkte - es ist nur wichtig, dass sie endlich angegangen werden.

Dieser Pragmatismus gilt für alle Themen der CER, ob es sich um rechtliche Fragen des Frachtrechts oder des Zollkodex handelt, ob die Trassenpreise in Mittel-/Ost-Europa und die dortige Quersubventionierung des Personenverkehrs auf der Agenda stehen oder ob es schliesslich um Qualitätsverpflichtungen oder um die Zukunft des Einzelwagenverkehrs in Europa geht. In diesem Zusammenhang sollten nach Meinung der CER die Güterverkehrskunden ebenso selbstverständlich durch Anschlussgleise an das Schienennetz angebunden sein, wie jedes produzierende Unternehmen an das Strassennetz angeschlossen ist.

Die wachsende Mitgliedschaft der CER, die sich in den letzten drei Jahren verdoppelt hat, demonstriert, dass die politischen Rahmenbedingungen, die in Brüssel gesetzt werden, für die Bahnen von existentieller Bedeutung sind - und zugleich über die Zukunftsfähigkeit des europäischen Transportsystems entscheiden werden.

Johannes Ludewig, CER

Aktuell**TAF TSI - Vorgaben für Halter in der TSI Telematikanwendung für Fracht (TAF)**

Was ist TAF TSI? Was muss ein Halter von Wagen wissen und wofür ist er in Zukunft verantwortlich? Welche Möglichkeiten hat ein Halter zur Einhaltung von TAF TSI? Eine aktuelle Informationsübersicht dazu finden Sie als Download unter www.wascosa.ch.

Wissenswertes

Druckgaswagen

Druckgaskesselwagen als Transportbehälter für verflüssigte Gase nehmen einen nicht unwesentlichen Anteil am Gesamtbestand der europäischen Kesselwagen ein. - Ein Überblick über die Fahrzeuge sowie die geänderten Vorschriften.



Druckgaskesselwagen sind an dem orangefarbenen Warnstreifen rund um den Tank zu erkennen und werden für verschiedene technische Gase verwendet. Bei den Gasen unterscheidet man zwischen:

- unter Druck verflüssigten Gasen (z.B. Propan, Butan, Chlor, Ammoniak); diese werden flüssig in die Kessel eingefüllt, wo das Produkt flüssig und gasförmig vorliegt;
- verdichteten Gasen (z.B. Wasserstoff, Sauerstoff, Stickstoff); sie liegen gasförmig vor;
- tiefgekühlten, verflüssigten Gasen (z.B. Kohlendioxid, Argon, Sauerstoff, Stickstoff); diese werden auf ihren Siedepunkt heruntergekühlt und liegen nahezu drucklos in flüssiger Form im Kessel vor.

Unterschiedliche Ausstattung

Die unterschiedliche Art der zu transportierenden Gase bestimmt die Bauart und die Ausstattung der Kesselwagen. So beträgt die Wandstärke eines Tanks je nach Druckauslegung zwischen 10 und 18 Millimeter und der Mindestprüfdruck liegt zwischen 10 und 29 bar. Der Mindestprüfdruck und die davon abzuleitende Mindestwandstärke des Tanks bestimmen dabei das Eigengewicht eines Druckgaskesselwagens in erheblichem Masse.

Bezüglich Ausstattung können die Druckgaswagen aufgeteilt werden nach Wagen mit und ohne Isolierung. Währendem für Produkte wie Chlor

oder Ammoniak keine wärmeisolierende Schutzeinrichtung erforderlich ist, wird diese bei zahlreichen anderen Produkten verlangt. Als Isolierung vorzuziehen ist entweder

- ein Sonnendach, welches mindestens das obere Drittel, höchstens aber die obere Hälfte der Tankoberfläche mit einem Abstand von 4 cm bedeckt (z.B. für Butadien),
- eine vollständige Umhüllung aus isolierenden Stoffen (z.B. bei Ethylenoxid), oder
- eine Vakuumisolierung mit einer Füllung des Tankzwischenraums aus Perlit, wobei der Innentank gegenüber dem Aussentank in einem Vakuum liegt und von nur ganz wenigen Streben zwecks Verhütung eines Wärmeeintrags versehen ist (für tiefkalt verflüssigte Gase wie Sauerstoff).

Sämtliche Druckgaswagen haben dreifach abgesicherte Auslauföffnungen, zum einen

- das Bodenventil, welches sich im Innern des Tanks befindet und sich über eine Fernauslösung bedienen lässt, zum andern



Auslaufventile: Gasphase (grün) und Flüssigphase (blau).

- das Absperrventil beim Auslaufrohr, welches beim Transport zudem mit einem
- Blindflansch abgeschlossen ist. Für die Gas- und die Flüssigphase sind separate Ventile vorhanden.

Bei bestimmten Produkten wie Chlor oder Schwefeldioxid dürfen sich die Öffnungen nicht unterhalb des Flüssigkeitsspiegels befinden. Diese Wagen haben deshalb auf dem Tankscheitel zwei Ventile mit Steigrohr zur Befüllung und Entnahme von flüssigem Produkt. Das dritte Ventil ist mit dem Gasraum verbunden.

Neue gesetzliche Bestimmungen

Mit dem Inkrafttreten von verschärften gesetzlichen Bestimmungen ändert sich die Bauweise für die Untergestelle von Druckgaswagen. In Teil 6 des RID, Sektion 6.8.4, sind diese Anforderungen formuliert. Danach müssen bestimmte Druckgaskesselwagen gemäß einer neuen Ausrüstungsvorschrift TE 22 künftig in der Lage sein, eine Kollisionsenergie von 800kJ pro Wagenende zu absorbieren. Dies ist möglich durch neue Untergestellkomponenten, die Verformungen ab einer bestimmten Aufprallgeschwindigkeit zulassen, sowie durch spezielle Pufferelemente. So müssen sämtliche Neubaufahrzeuge seit Anfang 2007 mit Crashpuffern ausgerüstet sein (siehe Kasten auf Seite 4). Bei Chlorwagen müssen zudem stirnseitige Schutzschilde am Tank als

Fortsetzung auf Seite 4

Fortsetzung von Seite 3

Knautschzone und als Schutz bei Überpufferung zur Verhinderung eines Aufkletterns der Wagen angebracht werden.

Für bestehende Wagen gelten Übergangsbestimmungen gemäss RID Unterabschnitt 1.6.3.27. Danach müssen Wagen für bestimmte Stoffe wie zum Beispiel Ammoniak, bis zum 31.12.2010 mit 500 kJ Crashpuffern nachgerüstet werden, damit sie weiter im Einsatz bleiben können. Für Kesselwagen, die vor dem 1.1.2007 zugelassen wurden und ausschliesslich für Kohlenwasserstoffgase eingesetzt werden, gilt diese Nachrüstungsvorschrift nicht.



Schutzschild am Chlorwagen zum Schutz des Tanks.

Quelle: Güterwagen-Correspondenz 108-1/07

Als Standardkesselwagen werden heute überwiegend vierachsige Wagen mit einem Volumen von 110 bzw. 120m³ sowie 22,5 t Radsatzlast eingesetzt. Sie eignen sich für eine Vielzahl von Produkten, insbesondere für die verflüssigten Kohlenwasserstoffe wie Propan, Butan usw. Nebst dem Füllgewicht gilt es bei der Wahl des bestgeeigneten Fahrzeuges aber auch andere Aspekte wie zum Beispiel der äussere Achsabstand oder die Länge des Wagens zu berücksichtigen, da diese für den optimalen betrieblichen Einsatz von grosser Bedeutung sein können. Eine Übersicht über den idealen Druckgaswagen pro Produkt basierend auf dem neuen RID findet sich auf der letzten Seite.

Weitere Informationen bei: infoletter@wascosa.ch

Quelle u.a.: Gefährliche Ladung, Ausgabe 6/96

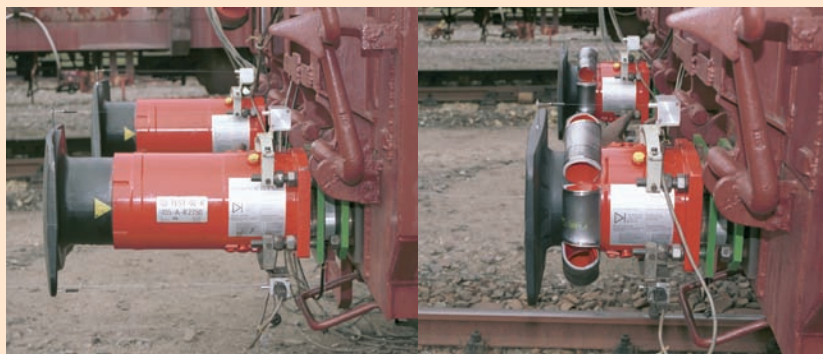
Aktuell

Crashpuffer

Crashpuffer absorbieren pro Puffer eine Energie von 400 kJ (Neubaugüterwagen) bzw. 250 kJ (Nachrüstung). Dies geschieht z.B. durch Deformation der Pufferhülse. Dieser Energieverzehr durch plastische Verformung darf laut RID nur bei Bedingungen erfolgen, die ausserhalb des normalen Eisenbahnbetriebs (Auflaufgeschwindigkeit grösser 12 km/h) liegen.

Den gesetzlich vorgeschriebenen Schutz des Tankkörpers gibt es nicht kostenlos: Die neuen Crashpuffer werden zum rund doppelten Preis eines herkömmlichen Puffers angeboten. Bleibt zu hoffen, dass steigender Bedarf und Wettbewerb hier Abhilfe schaffen. Heute gibt es drei Anbieter, die unterschiedliche Verfahren des Energieverzehrs anwenden.

Weitere Informationen: infoletter@wascosa.ch



Beispiel eines Crashpuffers vor und nach einer Deformation.
© Bild EST Eisenbahn-Systemtechnik GmbH

Wissenswertes

Versicherungslösungen für Werkstätten und andere Dienstleister

Das Inkrafttreten des neuen COTIF-Übereinkommens 1999 und der mit dem Übergang zum "Allgemeinen Verwendungsvertrag (AVV)" verbundene Wegfall des Haftungsübereinkommens gemäß UIC-Merkblatt 433 wird die haftungsrechtliche Situation von Werkstätten und anderen Dienstleistern mittelbar beeinflussen. Zudem steigen die Anforderungen an deren (Haftpflicht-) Versicherungsschutz.

Die Kommission der europäischen Gemeinschaften nimmt die Reform des internationalen Eisenbahnrechts zum Anlass, auch das Verfahren für die Inbetriebnahme von Eisenbahnrollmaterial zu harmonisieren und insbesondere die Richtlinie 2004 / 49 / EG über die Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft zu ändern. Eine Änderung dieser Richtlinie soll gleichzeitig den (künftigen) Begriff des Fahrzeughalters auf gemeinschaftlicher Ebene bestimmen und das Verhältnis zwischen Fahrzeughaltern und Eisenbahnunternehmen, insbesondere im Bereich der Instandhaltung, präzisieren.

Ein vorliegender Entwurf sieht u.a. die Einfügung eines neuen Artikels 14 b

Fortsetzung auf Seite 5

Fortsetzung von Seite 4

(Fahrzeuginstandhaltung) vor, wonach bei der Inbetriebnahme eines Fahrzeuges eine Rechtsperson zu benennen ist, die für die Instandhaltung des Fahrzeuges verantwortlich ist. Sollte in diesem Zusammenhang tatsächlich eine Zertifizierung von Fahrzeughaltern im Bereich der Instandhaltung erfolgen, würde dies zwangsläufig auch für die Werkstätten und andere Dienstleister vorauszusetzen sein.



*Undichte Armaturen:
Sind die Werkstätten für solche und andere Fälle ausreichend versichert?*

Unabhängig davon, dass dieser Entwurf einer Arbeitsgruppe noch nicht als endgültige Fassung bezeichnet werden kann, dürften Werkstätten und andere Dienstleister ohnehin künftig verstärkt mit Schadenersatzansprüchen und/oder Regressbemühungen Dritter konfrontiert werden. Auch kann es im Einzelfall erforderlich sein, Haftpflichtversicherungsschutz gegenüber Kunden nachzuweisen. In diesem Zusammenhang sei die Doppelfunktion der Haftpflichtversicherung erwähnt, welche neben der Befriedigung berechtigter Schadenersatzansprüche Dritter auch die Abwehr unberechtigter Forderungen beinhaltet. Um mit diesem Instrument "Bilanzschutz" zu bewirken, sind Werkstätten und Dienstleister noch nachhaltiger auf bestmögliche Versicherungsbedingungen und ausreichend hoch bemessene Deckungssummen zum betrieblichen Haftpflichtversicherungsschutz angewiesen. Versicherungskundige Unterstützung erscheint auch hierbei unabdingbar.



Peter Schenkendorf,
Gayen & Berns ·
Homann GmbH

Aktuell

Erfolgreiche Bilanz nach Versuchsumbau von Entgleisungsdetektoren

Die SBB AG rüstete zwischen 1998 und 2002 623 bei ihr eingestellte Kesselwagen, davon 242, also mehr als ein Drittel von WASCOSA, mit Entgleisungsdetektoren des Typs EDT 100 aus. Zusammen mit Esso Schweiz war WASCOSA in dieser Zeit massgeblich an der Einführung und Promotion dieser sicherheitsrelevanten Neuerung beteiligt.

Innerhalb der dreijährigen Betriebsprobung kam es - besonders bei hoher Umgebungstemperatur - immer wieder zu Fehlanslösungen der EDTs. Dies hatte meist Zugverspätungen und Streckenblockierungen von mindestens 20 Minuten zur Folge. Als Ursache stellte sich die gewählte (und durch das UIC-

Merkblatt 541-08 definierte) Empfindlichkeit der EDTs gegenüber den üblicherweise auftretenden betriebsbedingten Beschleunigungen am Wagen heraus. Als Konsequenz hat man seitens der Firma Oerlikon Knorr-Eisenbahntechnik AG, die die technische Systemführerschaft innehat, eine Modifikation der Ansprechwerte vom Bereich 5 - 10 g auf 6,5 - 11,5 g vorgenommen.

100 EDTs sind mittlerweile seit August 2006 auf die neuen Ansprechwerte eingestellt und an 50 Kesselwagen der WASCOSA angebaut worden. Im Sinne eines Pilotversuchs benutzten die Mieter diese Kesselwagen und testeten somit die Empfindlichkeit der Ansprechwerte. Es hat bislang (Stand Januar 2007) nach einer Einsatzdauer von mehreren Monaten noch kein Fehlansprechen durch einen der modifizierten EDTs gegeben.

Mit der uneingeschränkten Zulassung der Entgleisungsdetektoren durch die UIC wird es somit sinnvoll sein, die EDTs an den weiteren vorhandenen 573 Wagen zu modifizieren sowie weitere Wagen mit EDTs auszurüsten.

Quelle: Gerd Buchmeier,
Knorr-Bremse und
Christian Aubry, SBB Cargo



Entgleisungsdetektoren werden an jedem Wagene am Stossbalken angebaut und pneumatisch über eine 1"-Leitung mit der Hauptluftleitung des Zugs verbunden.

Aufgrund dieser Erfahrungen zog die UIC Studiengruppe 5, welche im Januar 2007 tagte, folgende Schlussfolgerungen:

- Die geänderten Ansprechwerte 9.0 ± 2.5 g (anstatt 7.5 ± 2.5 g) sind auf Grund des positiven Betriebsversuchs mit 50 Wagen angenommen worden.
- Die UIC-Zulassung bleibt auch mit den geänderten Ansprechwerten erhalten.
- Eine Änderung der Typenbezeichnung wird verlangt (z.B. EDT 101).
- Der Typ EDT 100 wird aus der Zulassungsliste zum Merkblatt 541-08 gelöscht.
- Die Firma OKE macht eine Konformitätserklärung für EDT 101 = EDT 100 (einzige Änderung sind die höheren Ansprechwerte). Alle Geräte EDT 100 müssen in EDT 101 geändert werden.
- Die Änderung der Ansprechwerte wird auf der UIC-Website veröffentlicht.
- Das Merkblatt 541-08 wird erst im Zusammenhang mit einer generellen Überarbeitung desselben angepasst.
- Wenn neue (höhere) Anforderungen für einen Entgleisungsdetektor im Merkblatt 541-08 festgeschrieben werden, so erhält der früher zugelassene EDT 101 einen Bestandschutz.

Aktuell



Die transport logistic - Der Treffpunkt der Transport- und Logistikbranche

Die transport logistic, die Nummer Eins der Logistikmessen in Europa, findet dieses Jahr vom 12.-15. Juni 2007 in München statt. Alle wichtigen Vertreter der Branche werden auch auf der transport logistic 2007 ihre neuesten Technologien, Produkte und Visionen präsentieren.

Weitere Informationen finden Sie unter www.transportlogistic.de

Wir bekennen Farbe auf der transport logistic 2007

Block 704/10, Gleis 1/2 und Gleis 2/2

Zum wiederholten Mal präsentiert sich die WASCOSA AG an der transport logistic. Unter dem diesjährigen Motto „Wir bekennen Farbe“ präsentiert die WASCOSA zwei Neubau-Wagen aus dem Wagenpark:

- einen Druckgaswagen sowie einen
- neu entwickelten Staubgutwagen.

Dieses Jahr führt die WASCOSA zudem einen speziellen Benelux-Tag am Mi, 13. Juni 2007 und einen speziellen Schweden-Tag am Do, 14. Juni 2007 mit den Agenten durch.

Bekennen auch Sie Farbe bei uns am Stand und gewinnen Sie eine Fahrt mit dem einmaligen Glacier-Express inkl. Übernachtung & Flug für 2 Personen. Kommen Sie an unseren Stand und wahren Sie Ihre Chance zum Gewinn.

Eintrittskarten und Messeunterlagen können Sie unter infoletter@wascosa.ch unter dem Stichwort "transport logistic" anfordern.

Max Sandmeier - Gründer der WASCOSA AG - feierte seinen 80. Geburtstag



Pietro Scotti und Max Sandmeier, die Begründer der WASCOSA im Gründungsjahr 1964.

Max Sandmeier feierte am 27. Januar 2007 seinen 80. Geburtstag. Zusammen mit Pietro Scotti gründete er 1964 die WASCOSA AG.

Max Sandmeier gehört zu den Pionieren unter den Waggonvermietern der Nachkriegszeit. Bereits 1949 erlernte er das Handwerk bei seinem Onkel in Italien. Dort wurde dann auch die WASCOSA gegründet. Während seiner aktiven Berufszeit galt Max Sandmeier als ein Unternehmer, der stets vorausblickte und entsprechend agierte. Dabei ist es ihm immer wieder gelungen, neue Trends und Kundenbedürfnisse frühzeitig zu erkennen und erfolgreich umzusetzen. Zum Beispiel war die WASCOSA die erste Firma, die in der Schweiz 1991 neue 90to Mineralölwagen lieferte, die der neuen Luftreinhalteverordnung entsprachen. Schliesslich hat sich die WASCOSA während der 30 Jahre unter der Ägide von Max Sandmeier zu einem wichtigen mittelständischen Vermietungsunternehmen entwickelt.

Mit Eintreten des Schwiegersohnes, Philipp Müller, in die Gesellschaft hat sich Max Sandmeier Ende 1993 aus der aktiven Geschäftsleitung zurückgezogen. Als Aufsichtsrat des Unternehmens verfolgt er heute noch mit grossem Interesse die Entwicklung in der Güterwagenbranche.



Max Sandmeier heute

In eigener Sache

Verstärkung der Technik

Gegen Ende 2006 wurde das Technik-Team der WASCOSA um zwei erfahrene Mitarbeiter weiter verstärkt. Am 1. Oktober 2006 hat Herr Torben Kempf die Stelle als technischer Mitarbeiter angetreten. Herr Kempf bringt acht Jahre Erfahrung als Wagenmeister bei der SBB Cargo mit, welche ihm bei seiner Arbeit als Spezialist für die Schadfälle von grossem Nutzen ist. WASCOSA hat damit sehr rasch auf die seit Einführung des AVV stark gestiegene Zahl an Schadfällen reagiert. Mit Herrn Kempf ist somit sichergestellt, dass die Schadprotokolle rasch und kompetent abgewickelt werden und dass vor allen Dingen Kosten für die Mieter der Wagen eingespart werden können.



Torben Kempf und Alfred Meier.

Anfang November 2006 durfte WASCOSA zudem Herrn Alfred Meier im Technik-Team willkommen heissen. Herr Meier bringt 25 Jahre Erfahrung aus dem Instandhaltungsbereich von Kesselwagen mit. Seine langjährige praktische Tätigkeit an der Front bereichert die Technik, wo er sein Know-how vor allem in der Sparte Mineralölwagen einsetzt.

torben.kempf@wascosa.ch
T +41 41 727 67 74, F +41 41 727 67 77
alfred.meier@wascosa.ch
T +41 41 727 67 76, F +41 41 727 67 77

Feedback

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 2007 / 2008

| | | |
|--------------------------------------|---|---|
| 03.05.2007 Wien (A) | VPI Österreich Generalversammlung | Info: Verband der Privatgüterwagen-Interessenten Österreichs sylvia.sloboda@gatx.at |
| 07.-08.05.2007 Neuss (D) | Die Zukunft des Kombinierten Verkehrs (Tagung) | Info: Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) akademie@vdv.de / www.vdv-akademie.de |
| 21.-22.05.2007 Frankfurt/M. (D) | Private Public Partnership in der Eisenbahninfrastruktur (Tagung) | Info: Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) akademie@vdv.de / www.vdv-akademie.de |
| 21.-24.05.2007 Helsinki (FIN) | 57th World Congress & Mobility and City Transport | Info: UITP hicham.badrان@uitp.com / www.uitp.com |
| 01.06.2007 Kassel (D) | VPI Jahresmitgliederversammlung | Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten vpihamburg@t-online.de |
| 05.-06.06.2007 Braunschweig (D) | Rail Automation 2007 Eisenbahnbetrieb und Eisenbahnsicherungstechnik in und für Europa | Info: TU Braunschweig ifev@tu-braunschweig.de / www.tu-braunschweig.de/ifev |
| 07.06.2007 Paris La Défense (F) | AFWP-Generalversammlung | Info: Association Française des Wagons de Particuliers webmaster@afwp.asso.fr |
| 12.-13.06.2007 Dresden (D) | 3. Eisenbahn Forum | Schreck-Mieves GmbH info@schreck-mieves.de / www.schreck-mieves-seminare.de |
| 12.-14.06.2007 Lille (F) | Sifer 07 | Info: Mack Brooks Exhibitions Ltd. sifer@mackbrooks.co.uk / www.sifer2007.com |
| 12.-15.06.2007 München (D) | transport logistic | Info: Messe München GmbH newsletter@messe-muenchen.de / www.transportlogistic.de |
| 19.-20.06.2007 Halle/Saale (D) | VDV-Jahrestagung 2007 | Info: Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) akademie@vdv.de / www.vdv-akademie.de |
| 13.-14.09.2007 Würzburg (D) | COTIF - Erfahrungen mit dem neuen internationalen Eisenbahnrecht (Tagung) | Info: Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) akademie@vdv.de / www.vdv-akademie.de |
| 20.-23.09.2007 Cannes (F) | VPI - UIP Kongress 2007 | sylvia.sloboda@gatx.at |
| 29.09.-03.10.2007 Berlin (D) | EPCA Logistics Meeting | The European Petrochemical Association meetings@epca.be / www.epca.be |
| 24.-25.10.2007 Strassburg (F) | Transeuropäische Eisenbahnkompetenz (Kongress) | Info: VDEI Service GmbH Service.GmbH@VDEI.de / www.vdei.de |
| 12.-14.11.2007 Dortmund (D) | #railtec2007 | Info: #railtec2007-Projektbüro CP/Compantner Agentur für Kommunikation GmbH railtec@cp-compantner.de / www.railtec.de |
| 2008 | | |
| 06.-12.03.2008 Hannover (D) | CeBit 2008 | Info: Deutsche Messe AG www.messe.de |
| 23.-26.09.2008 Berlin (D) | Inno Trans 2008 Internationale Fachmesse für Verkehrstechnik, Innovative Komponenten-Fahrzeuge-Systeme | central@messe-berlin.de / www.messe-berlin.de |
| 30.09.-02.10.2008 Bremen (D) | Intergeo 2008 | Info: Hinte Messe GmbH ofreier@hinte-messe.de / www.intergeo.de |

Zum Aufbewahren

Übersicht: Welcher Druckgaskesselwagen für welches Produkt nach RID 2007

| Produkt | UN-Nr. | Mindestprüfdruck, bar | | Füllfaktor | Bauvorschriften | Volumen / maximale Nutzlast, to | | | | | | Optimales Volumen 6) |
|------------------------------|--------|-----------------------|----------------------|------------|-----------------|---------------------------------|------|-------|-------|-------|-------|----------------------|
| | | mit Wärmeisolierung | ohne Wärmeisolierung | | | 53.0 | 80.0 | 104.0 | 110.0 | 116.0 | 120.0 | |
| Ammoniak | 1005 | 26 | 29 | 0.53 | 2), 3), 4) | 53.0 | 80.0 | 104.0 | 110.0 | 116.0 | 120.0 | 104m³ |
| Butan | 1011 | 10 | 10 | 0.51 | 3) | 26.7 | 27.6 | 35.0 | 33.0 | 28.5 | 34.9 | 116m³ |
| Butadiene, stabilisiert | 1010 | 10 | 10 | 0.55 | 3) | 90.0 | 90.0 | 90.0 | 90.0 | 90.0 | 90.0 | 116m³ |
| But-1-en | 1012 | 10 | 10 | 0.53 | 3) | 63.3 | 62.4 | 55.0 | 57.0 | 61.7 | 55.1 | 116m³ |
| Butene Gemisch | 1012 | 10 | 10 | 0.50 | 3) | - | 15.0 | 26.0 | 25.0 | 10.0 | 25.0 | 116m³ |
| Butadiene und KWS, gem stab. | 1010 | 10 | 10 | 0.50 | 3) | - | 52.0 | 52.0 | 55.0 | 58.0 | 55.1 | 116m³ |
| Chlor | 1017 | 17 | 19 | 1.25 | 2), 3), 4), 5) | 63.3 | - | - | - | - | - | 53m³ |
| Dimethylamin, wasserfrei | 1032 | 10 | 10 | 0.59 | 3) | - | - | 55.0 | 57.0 | 61.5 | 55.1 | 116m³ |
| Ethylchlorid | 1037 | 10 | 10 | 0.80 | 3) | - | - | 55.0 | 57.0 | 61.5 | 55.1 | 116m³ |
| Ethylenoxid | 1040 | 15 | 15 | 0.78 | 2), 3), 4) | - | 62.4 | - | - | - | - | 80m³ |
| Gemisch A | 1965 | 10 | 10 | 0.50 | 3) | - | - | 52.0 | 55.0 | 58.0 | 55.1 | 116m³ |
| Gemisch A 0 | 1965 | 12 | 14 | 0.47 | 3) | - | - | 48.9 | 51.7 | - | 55.1 | 120m³ |
| Gemisch A 1 | 1965 | 16 | 18 | 0.46 | 3) | - | - | 47.8 | 50.6 | - | 55.1 | 120m³ |
| Gemisch A 01 | 1965 | 12 | 14 | 0.49 | 3) | - | - | 51.0 | 53.9 | - | 55.1 | 120m³ |
| Gemisch A 02 | 1965 | 12 | 14 | 0.48 | 3) | - | - | 49.9 | 52.8 | - | 55.1 | 120m³ |
| Gemisch B | 1965 | 20 | 23 | 0.43 | 3) | - | - | 44.7 | 47.3 | - | 51.6 | 120m³ |
| Gemisch B 1 | 1965 | 20 | 23 | 0.45 | 3) | - | - | 46.8 | 49.5 | - | 54.0 | 120m³ |
| Gemisch B 2 | 1965 | 20 | 23 | 0.44 | 3) | - | - | 45.8 | 48.4 | - | 52.8 | 120m³ |
| Gemisch C | 1965 | 25 | 27 | 0.42 | 3) | - | - | 43.7 | 46.2 | - | 50.4 | 120m³ |
| Isobutan | 1969 | 10 | 10 | 0.49 | 3) | - | - | 51.0 | 53.9 | 56.8 | 55.1 | 116m³ |
| Isobuten | 1055 | 10 | 10 | 0.52 | 3) | - | - | 54.1 | 57.0 | 60.3 | 55.1 | 116m³ |
| Methylamin, wasserfrei | 1061 | 10 | 11 | 0.58 | 3) | - | - | 55.0 | 57.0 | 61.5 | 55.1 | 116m³ |
| Methylchlorid | 1063 | 13 | 15 | 0.81 | 3) | - | - | 55.0 | 57.0 | - | 55.1 | 110m³ |
| Propan | 1978 | 21 | 23 | 0.42 | 3) | - | - | 43.7 | 46.2 | - | 50.4 | 120m³ |
| Propen | 1077 | 25 | 27 | 0.43 | 3) | - | - | 44.7 | 47.3 | - | 51.6 | 120m³ |
| Schwefeldioxid | 1079 | 10 | 12 | 1.23 | 2), 3), 4) | 63.3 | - | - | - | - | - | 53m³ |
| Trimethylamin, wasserfrei | 1083 | 10 | 10 | 0.56 | 3) | - | - | 55.0 | 57.0 | 61.5 | 55.1 | 116m³ |
| Vinylchlorid, stabilisiert | 1086 | 10 | 11 | 0.81 | 3) | - | - | 55.0 | 57.0 | 61.5 | 55.1 | 116m³ |

Legende

- 1) Mittelwerte
- 2) Umbau Crashpuffer 500kJ bis 31.12.2010
- 3) Neubau ab 2007 mit Crashpuffer 800kJ

4) Überpufferungsschutz nach TE 25 erforderlich ab 2007

5) Überpufferungsschutz nach TE 25 erforderlich ab 2007, Nachrüstung bestehender Wagen bis 31.12.2014

6) Das optimale Volumen berücksichtigt Füllmenge, Radsatzlast und Eigengewicht des Wagens.

Angaben ohne Gewähr
Kein Anspruch auf Vollständigkeit

Für die Praxis: Bei der Wahl des Fahrzeuges sind nebst dem Aspekt des optimalen Volumens, der Wechsel der zu transportierenden Produkte sowie die Anforderungen der Beladestationen (Wagenlänge) zu berücksichtigen. So erweist sich am Beispiel der Kohlenwasserstoffgase unter Berücksichtigung dieser Aspekte der 110 m³ Wagen resp. 120 m³ Wagen als optimales Fahrzeug.