

InnoTrans 2006

6. Internationale Fachmesse für Verkehrstechnik

Innovative Komponenten • Fahrzeuge • Systeme

19. bis 22. September 2006 Messe Berlin

2. 40 m³ Falns^{ERZ} ORME, 3. 120 m³ Zags Greenbrier

Teil II

2. 40 m³ pneumatischer Selbstentladewagen mit 4 Radsätzen, Längssattel und 2 Seitenklappen, Hersteller TRANSWAGON-BG, Halter ORME

On Rail Mettmann (ORME) stellte – zusammen mit der BASF-Tochter RELIUS - auf der [InnoTrans 2006](#) u.a. einen 40 m³-Selbstentladewagen des bulgarischen (Haus-) „Lieferanten“ TRANSWAGON/Burgas aus, der speziell als „Schüttgutwagen für Erztransporte“ mit Innenauskleidung (Beschichtung) der Fa. RELIUS COATINGS/Oldenburg vorgestellt wurde.

eWerkaufnahme: ORME



Abbildung 114: 33 52 BG-ORME 6635 360-6 Falns und 33 52 0665 001-2 Talns²⁹⁾ On Rail Mettmann o.J.

Der Wagenkasten ist für eine RSL von 25,0 t konstruiert, das Laufwerk lässt aber nur 23,5 t RSL zu. Der Wagen besitzt eine pneumatische Klappenbedienung, die wahlweise über Taster (Abbildung 118 rechts) oder Funkfernsteuerung bedient werden kann. Der Ausschlag der Seitenklappen ist einstellbar:

Stufe 1	4 080 mm
Stufe 2	4 300 mm

²⁹⁾ war bereits auf der [InnoTrans 2004](#) ausgestellt ... eine ausführliche Beschreibung, in: **G-C** 100 – 1/05, 48ff.

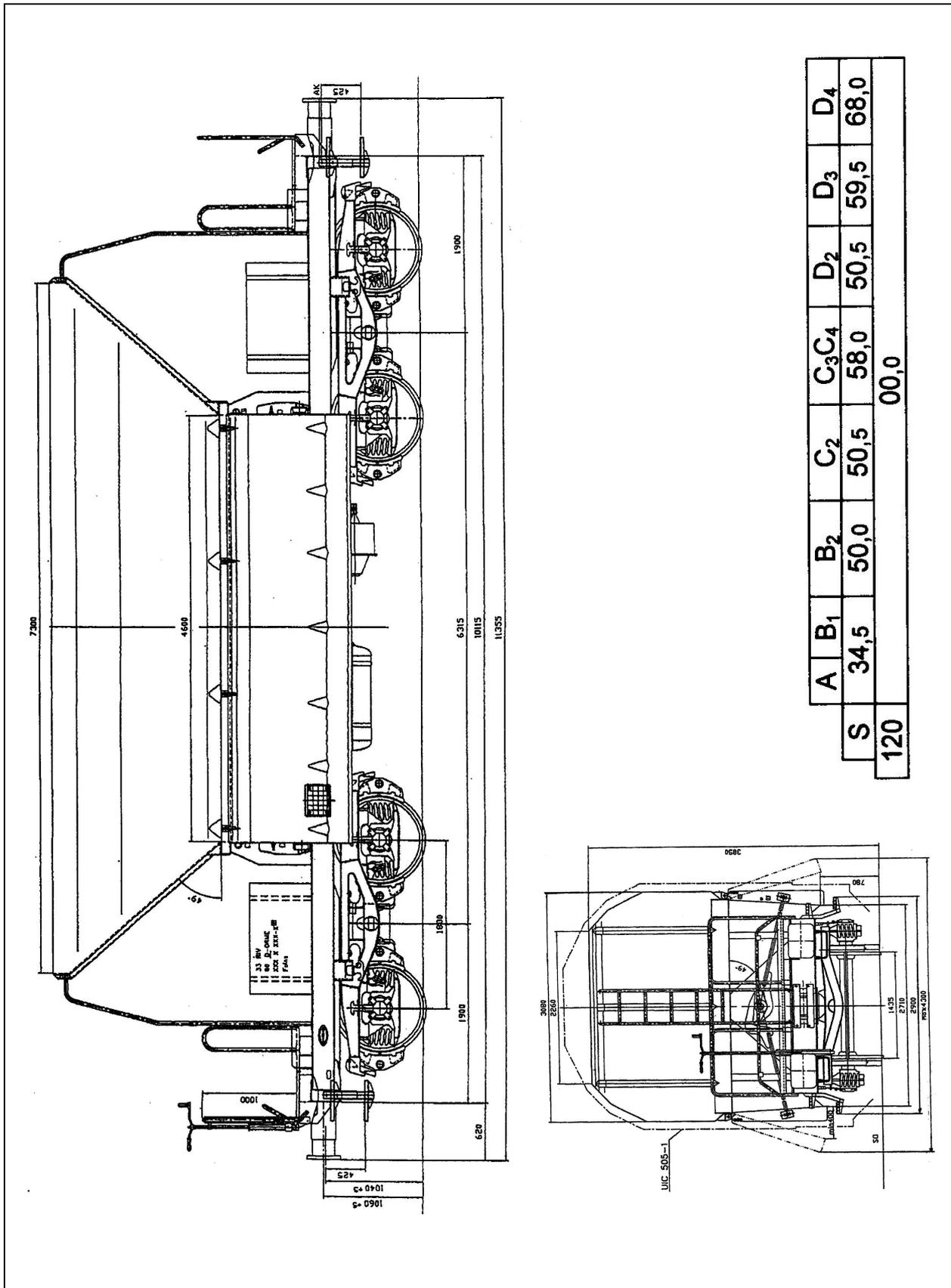


Abbildung 115: 40 m³-Falns^{ERZ} ORME

[On Rail Mettmann]



Abbildung 116: 33 52 BG-ORME 663 5 360-6 Falns TRANSWAGON 44812*2006

09.06 InnoTrans 2006



Abbildung 117: 33 52 BG-ORME 663 5 360-6 Falns (angeschnitten links ein ORME-Kwg!)

09.06 InnoTrans 2006



„Ladegut “



Taster der Klappenbedienung

Abbildung 118: Kopfseiten Falns 

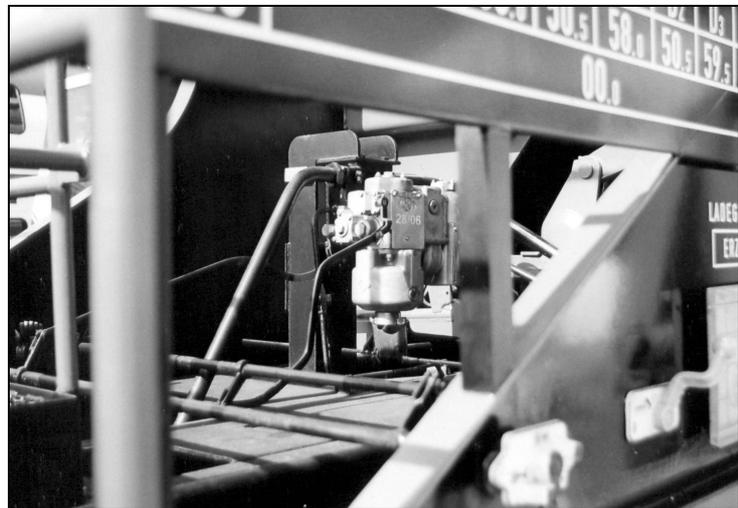


Abbildung 119:
Bremsapparat und -gestänge Falns 

Die Innenflächen des Wagenkastens sind mit Oldodur 354 RW Spritzmasse, Fa. RELIUS COATINGS, 600 µm Schichtdicke beschichtet. Deckanstrich in **Münzgrün (RAL 6029)**.

Gattung	Falns 6635	
Halter (Einsteller)	ORME	
Netz/EVU	52 BG	
Länge über Puffer	11 355	mm
Länge über Kopfstücke	10 115	mm
Überhang	1 900	mm
Drehzapfenabstand.....	6 315	mm
Ladevolumen	40	m ³
Eigenmasse	22,0	t
Lastgrenze s/D4	68,0	t
Ladeöffnung (Länge/Breite)	7 300/2 260	mm
Länge der Seitenklappen.....	4 600	mm
Bauart der Bremse	KE-GP-A 12" (K)	
Bauart der Drehgestelle	1x 628.6 und 1x 629.6	
V _{max.} (beladen/leer)	100/120	km/h
Wagennummer.....	33 52 663 5 360-6 	
Hersteller	TRANSWAGON-BG	
Baujahr	2006	

Abbildung 120: Falns 

[ORME]

Quellen Falns^{ERZ}

- Verschleißfester Objektschutz mit RELIUS OLDODUR RW 354, RELIUS COATINGS, Oldenburg o.J. (2006)
- Falns, Schüttgutwagen für Erz, 4-achsig, On Rail Mettmann o.J. <www.on-rail.com>
- On Rail Mettmann (ORWE) – Lostr. a.s. Louny



VPI: Lärmbelastung durch Förderung von modernen Verbundstoffbremsen mindern³⁰⁾

[02.07] Vor dem Hintergrund der aktuellen politischen Diskussion zur Reduzierung des Verkehrslärms – insbesondere des Schienen-Güterverkehrs im Rheintal – sieht auch die Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten (VPI) akuten Handlungsbedarf: „Auf EU-Ebene“, unterstreicht die VPI, „wird die Reduzierung der Lärmemissionen im Schienengüterverkehr als eines der vorrangigen umweltpolitischen Ziele gesehen...“

Grundsätzlicher Ansatzpunkt ist die **Lärmreduzierung an der Quelle**, hier der Rad-Schiene-Kontakt. Mit modernen Verbundstoffbremssohlen, kurzfristig insbesondere mit der sogenannten (K)-Sohle, steht eine technische Lösung zur Reduzierung von Rollgeräuschen bei Neubauwagen zur Verfügung.

Einige Güterwagenhalter haben bereits damit begonnen, **neue Güterwagen** mit Verbundstoffbremsen zu beschaffen. Mit dem Inkrafttreten der sogenannten TSI Lärm (Technische Spezifikation für die Interoperabilität) im Sommer des vergangenen Jahres wurden erstmalig europaweit geltende Lärmgrenzwerte für neu zu bauende Güterwagen festgelegt. Diese Schallpegelgrenzen sind nur mit Verbundstoffbremssohlen erreichbar. Für die Neubaugüterwagen bedeutet das neben höheren Beschaffungskosten zukünftig voraussichtlich auch deutlich höhere Kosten für Genehmigungsverfahren und Instandhaltung.

Die Übernahme der **Kosten für eine Nachrüstung vorhandener Güterwagen** mit der Verbundstoffbremssohle durch die Güterwagenhalter ist nach Auffassung der VPI wirtschaftlich nicht machbar. Und das gilt auch für das Finanzierungskonzept in dem von Minister Tiefensee am 2.02.2007 vorgestellten nationalen **Aktionsplan für Lärmschutz**. Die Wagenhalter werden überfordern und die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene wird bedrohlich geschwächt. „Um nicht das gesamte System Schiene kollabieren zu lassen, ist eine zukunftsweisende und sinnvolle öffentliche Finanzierung der Lärminderungsmaßnahmen entscheidend“ (O-Ton VPI). Aus Sicht der VPI ist deshalb angesichts des starken Wettbewerbs zwischen den Verkehrsträgern eine **kostendeckende Förderung der Nachrüstung von Bestandsgüterwagen** mit Verbundstoffbremsen notwendig. Diese muss diskriminierungsfrei und für alle deutschen Wagenhalter nutzbar sein.

Und neben einer nationalen Förderung der Nachrüstung ist es sinnvoll, gleichfalls eine europäische Initiative zur Nachrüstung von Güterwagen zu starten. In Deutschland sollte die Finanzierung der **Nachrüstung im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms der Bundesregierung** ermöglicht werden, zumal durch lärmindernde Maßnahmen an Güterwagen der Aufwand der öffentlichen Hand für stationäre Schallschutzanlagen reduziert werden kann. Auf europäischer Ebene sollte eine vergleichbare Möglichkeit zur Förderung des Umbaus der europäischen Bestandsfahrzeuge geschaffen werden.

Die VPI unterstützt die Entwicklung neuer Technologien zur Lärminderung an der Quelle. Weitere Typen von Verbundstoffbremssohlen (LL-Sohle) werden zurzeit entwickelt, haben allerdings die Anwendungsreife noch nicht erreicht. Sobald sich der Einsatz wirtschaftlich darstellen lässt, müssen diese neuen Lösungen zum Einsatz kommen.

Die VPI erinnert daran, dass für die Lärminderung des Systems „Rad und Schiene“ neben Maßnahmen am Güterwagen auch solche an der Schiene durchzuführen sind. Dazu gehört insbesondere das Schleifen aufgerauter Schienen. Der Gleispflege kommt damit für die Lärmreduzierung ebenfalls eine wichtige Bedeutung zu.

[Der Text ist eine weitgehende Übernahme einer Pressemitteilung der VPI vom 5. Februar 2007]

³⁰⁾ s.a. zur „Lärmsanierung“, **G-C** 107 - 1/07, 10.

3.

120 m³-Druckgaskesselwagen mit 4 Radsätzen,
P25BH, Hersteller WAGONY ŚWIDNICA (Prototyp)

GREENBRIER
EUROPE

Auf der **InnoTrans** 2006 stellte **GREENBRIER EUROPE** bzw. die **GREENBRIER** Germany GmbH den Prototyp eines 120 m³-LPG-Druckgaskesselwagen mit verstärktem Mittellangträger-Untergestell mit Crashpuffer gemäß RID zum Transport von Gasen der Gefahrenklasse 2 aus. Bereits auf der **transport logistic** 2001 hatte **WAGONY ŚWIDNICA** einen weitgehend baugleichen Vorgänger vorgestellt³¹⁾.



eFoto: Sig G-C

Abbildung 121: 33 04115 Z11A/001 Zags **GREENBRIER EUROPE** 2006*03590

InnoTrans 2006



eFoto: Sig G-C

GREENBRIER EUROPE

P25BH

KAMAX Crash-Puffer

Abbildung 122: „33 04115 Z11A/001 Zags“

InnoTrans 2006 Messe Berlin

³¹⁾ Eine technische Beschreibung, in: **G-C** 84/85 – 3/01, 143ff.

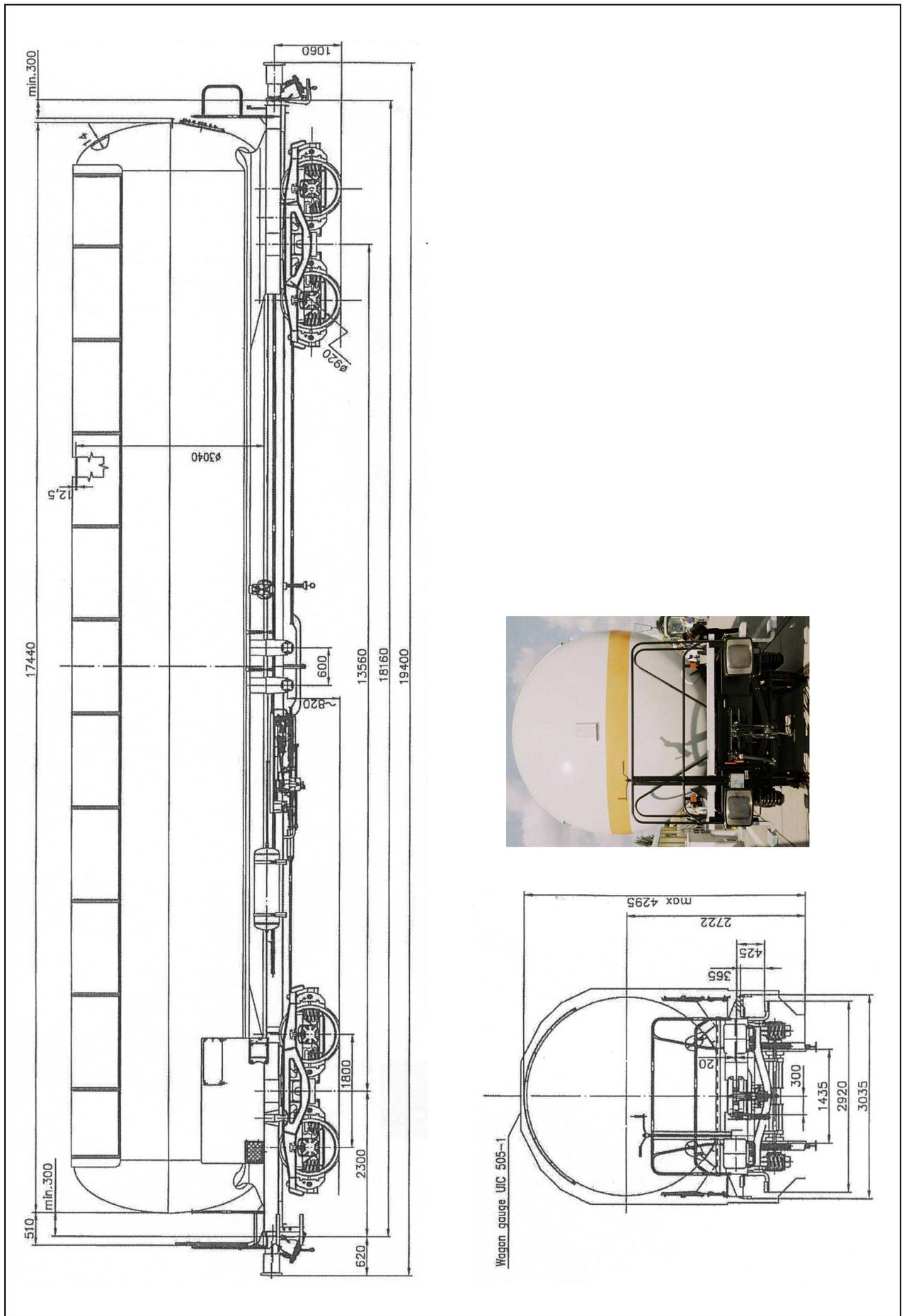


Abbildung 123: 120 m³-Zags mit Crash-Puffer

[GREENBRIER EUROPE]

Gattung Halter Infrastrukturbetreiber	Zags 120 m ³ Greenbrier DB Netz
Länge über Puffer.....	19 400..... mm
Länge über Kopfstücke.....	18 160..... mm
Drehzapfenabstand.....	13 560..... mm
Überhang.....	2 300..... mm
Eigenmasse.....	34,85..... t
Lastgrenze max.	55,15..... t
Höhe max.	4 295..... mm
Behälter	
Länge über Böden.....	17 440..... mm
Durchmesser.....	3 040..... mm
Wandstärke Mantel.....	12,5..... mm
Wandstärke Böden.....	14,0..... mm
Fassungsvermögen.....	120..... m ³
Betriebsüberdruck.....	25,0..... bar
Berechnungsüberdruck.....	25,0..... bar
äußerer Überdruck.....	1,0..... bar
Bauart der Bremse.....	KE-GP 16"
Drehgestell	
Achsstand.....	1 800..... mm
Federung.....	Schraubenfeder
Laufkreisdurchmesser.....	920..... mm
Radsatzlast.....	22,5..... t
Bauart.....	Y 25 Lsd ₁ (DB BA 628)
Kleinster Bogenhalbmesser.....	35..... m
V _{max.} beladen/leer.....	100/120..... km/h
Profil.....	UIC 505-1
Hersteller.....	WAGONY ŚWIDNICA/ Świdnica-PL
1. Baujahr.....	2006
Wagennummern.....	33 xx xxxx xxx-x
Hersteller-Nr.	03590
Ladegut.....	verflüssigte Kohlenwasser- stoffe (LPG)
Tankcode.....	P25BH

Abbildung 124: Hauptmerkmale Zags

[WAGONY ŚWIDNICA/Świdnica]

Kesselscheitel	
●	Aluminium-Sonnendach
Kesselsohle (Untenentleerung)	
Flüssig-/Gasphase:	
●	Bodenventil GESTRA DN 80 HWV 205/1; innenliegende, hydraulisch betätigte Schnellschluss-Bodenventile (Gas- und Flüssigphase)
●	zwei Zapfventile TUFLIN DN 80; Ventile mit beidseitigem Flanschanschluss mit Rücksprung und Deckelsicherung
Mannloch	
●	DN 500

Abbildung 125: Behälteraurüstung Zags

Quellen

InnoTrans 2006 - WAGONY ŚWIDNICA/Świdnica

Untergestell

Verstärktes Leichtbau-Untergestell für den Transport von Klasse 2 Stoffen nach neuester RID-Vorschrift mit Crash-Puffern. Übergangssteg, Tritte und linker Ecktritt, Griffe und Signalstützen nach UIC, Anhebestellen nach UIC.

Tanksattel

Längssattel mit durchgehenden Sattelleisten verschweißt (nicht geschraubt).
Tragleisten: T-Profile über gesamte Tanklänge, an den Enden Spratzen, Entlastungsbohrungen unten.

Zugvorrichtung

Nach UIC, geteilt, 85/100 t, ETH

Stoßvorrichtung

KAMAX-Crash-Puffer 400 kJ, Pufferteller 450/340 mm

Bremsbauart

Knorr KE-GP 16"; Steuerventil KE2d SL/D 1,9/3,8 bar, Absperrhahn, Luftbehälter 150 l, Gestängesteller DRV2A-600-U. Handbremse wirkt auf beide Drehgestelle, Betätigung vom Übergangssteg.

Behältermerkmale

Der Behälter des Wagens ist vollständig geschweißt und zusätzlich mit Innenringen aus T-Profil 100 versteift. Der Gesamtbehälter ist spannungsarm gegläht. Zur Vermeidung zu starker Erwärmung erhielt der Behälter ein Sonnenschutzdach. Die niedrigste Temperatur bei der Kesselbefüllung ist -40° C (bezogen auf die mit dem Ladegut in Kontakt kommenden Teile). Betriebstemperatur +50°/-40° C.

Ein Mannloch DN 500 gestattet den Zugang zum Behälterinneren und befindet sich an einem der Kesselböden. Der Behälter ist ausgestattet mit Armaturen für die beidseitige Bodenbefüllung und -entladung.

Für die Gas- und Flüssigkeitsphasen sind Ventile DN 80 als Standardteile installiert. Für die Gasphase ist eine Reduzierungshalterung DN 80 zusätzlich am T-Rohr angebracht.



blau (RAL 5015): Flüssigphase
hydr. Bodenventil grün (RAL 6001): Gasphase

Abbildung 126: Bodenventile

- Fortsetzung InnoTrans 2006 -

 <p>transport logistic Neue Messe München 31. Mai – 3. Juni 2005</p>	<p>10. Internationale Fachmesse für Logistik, Telematik, Güter- und Personenverkehr</p>	<p>10th International Trade Fair for Logistics, Telematics, Freight and Passenger Transport</p>
	<p>21. Zags ERMEWA-SATI/ afr ARBEL FAUVET RAIL</p>	

<p>21. 120 m³-Druckgaskesselwagen mit 4 Radsätzen, P27BH, Hersteller Arbel Fauvet Rail 2001</p>	
---	---

Auf der **transport logistic** 2005 stellten Ermewa und afr einen 120 m³-LPG-Druckgaskesselwagen u.a. für den Transport von Isobutan der ERMEWA-SATI aus: 33 87 7813 919-0 



Crashpuffer!

Abbildung 127: 33 87 7813 919-0  afr Douai*2001

transport logistic 2005, Neue Messe München



Abbildung 128: 33 87 7813 919-0 

transport logistic 2005

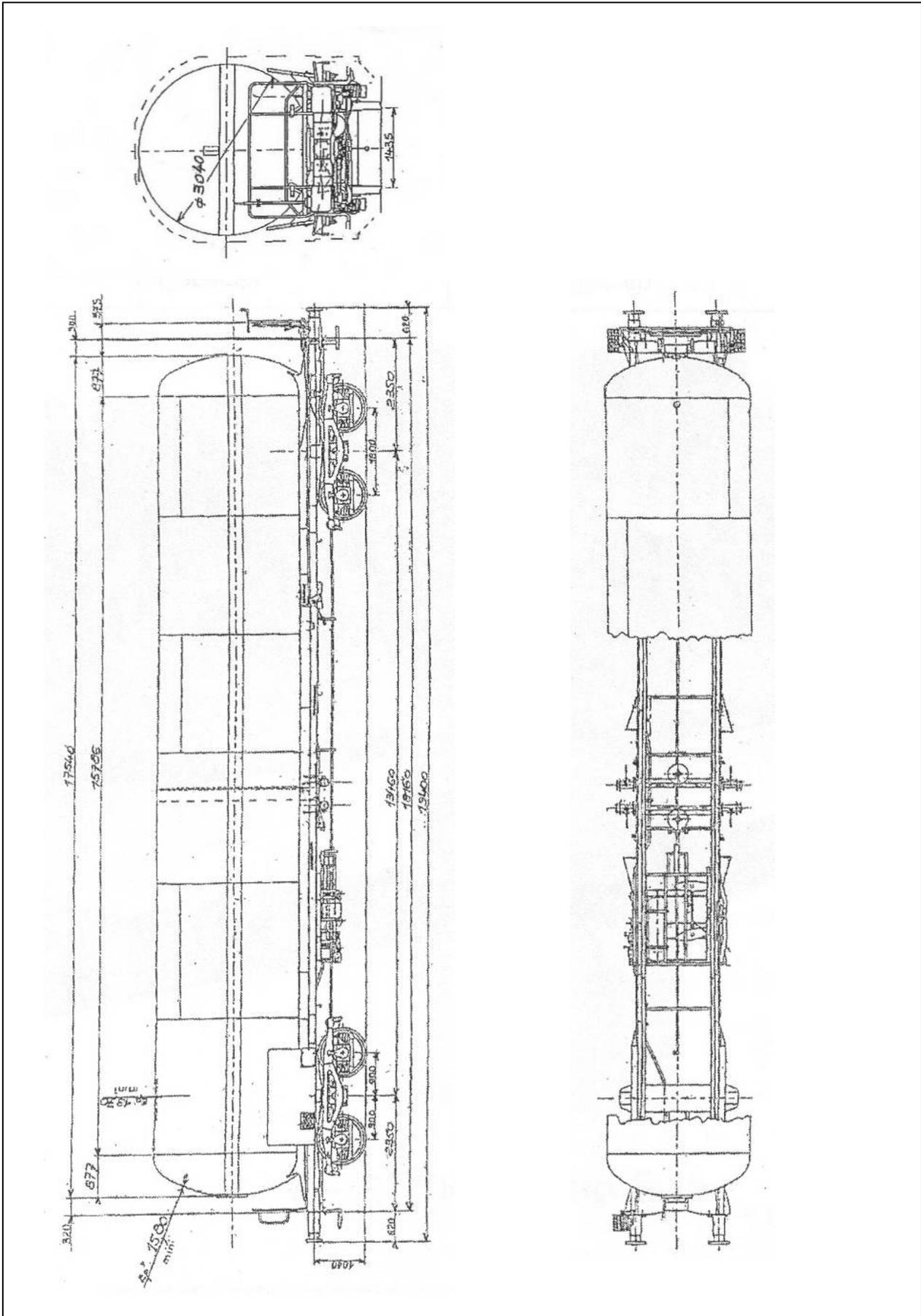


Abbildung 129: 120 m³-Zags 7813 ERMEWA-SATI

[ARBEL FAUVET RAIL]

eFoto: Eric van Hauwe



Abbildung 130: 33 87 7813 845-7P

12.03.2006 Antwerpen DS

eFoto: Eric van Hauwe



Abbildung 131: 33 87 7813 845-7P

12.03.2006 Antwerpen DS

eFoto: Eric van Hauwe



Abbildung 132: 33 87 7813 974-5P

12.03.2006 Antwerpen DS

Gattung Halter Infrastrukturbetreiber	Zags 120 m ³ Ermewa-Sati SNCF Netz	Zags 120 m ³ NACCO-D DB Netz
Länge über Puffer	19 400	19 400
Länge über Kopfstücke	18 160	16 160
Drehzapfenabstand	13 460	13 500
Überhang	2 350	2 330
Eigenmasse	35,8	34,7
Lastgrenze max.	54,2	54,7
Höhe max. üSO	4 240	4 288
Behälter		
Länge über Böden	17 540	17 440
Durchmesser	3 030	3 040
Wandstärke Mantel	13,3	12,7
Wandstärke Böden	15,4	14,1
Fassungsvermögen	120	120,5
Betriebsüberdruck	20,76	25,0
Berechnungsüberdruck	27,0	25,0
äußerer Überdruck	1,0	1,0
Innenbeschichtung	Zinksilicat Typ GANICIN 347 Y912.....	Tankmaterial Dillinal 460/630NL + P 460NL1, Stickstoffspülung 0,5 % Rest
Tankcode	P27BH	P25BH
Sonnenschutz(dach)	nein	ja
Bauart der Bremse	KE-GP 16"	KE-GP 16"
Drehgestell		
Achstand	1 800	1 800
Federung	Schraubenfeder	Schraubenfeder
Laufkreisdurchmesser	920	920
Radsatzlast	22,5	22,5
Bauart	Y 25 Lsd ₁	Y 25 Lsd ₁ (DB BA 628)
Kleinster Bogenhalbmesser	35	35
V _{max} beladen/leer	100/120	100/120
Profil	UIC 505-1	UIC 505-1
Hersteller	Arbel Fauvet Rail/Douai-F	WAGONY ŚWIDNICA/Świdnica-PL
1. Baujahr	2001	2000
Wagennummern	33 87 7813 xxx bis 845-7 <input type="checkbox"/> P 33 87 7813 xxx bis 919-0 <input type="checkbox"/> P 33 87 7813 xxx bis 974-8 <input type="checkbox"/> P 33 87 7813 xxx bis xxx-x <input type="checkbox"/> P	33 80 7814 201 bis 245 <input type="checkbox"/> P 33 80 7814 462 bis 473 <input type="checkbox"/> P 33 80 7814 577 bis 589 <input type="checkbox"/> P 33 80 7814 746 bis 799 <input type="checkbox"/> P 33 80 7818 797 bis 813 <input type="checkbox"/> P

Abbildung 133: Zags 7813 Ermewa-Sati und Zags 7814/7818 NACCOD

Flüssig-/Gasphase (unten)	
Flüssigphase	Klappenventil AUXIM Typ TOUT TEMPS 10087, Hahn TUFLIN Konischer Typ D127 A/I Anschluss WECO Netz ACME 602 A/A, DN 80
Gasphase	Klappenventil AUXIM Typ TOUT TEMPS 10087, Hahn TUFLIN Konischer Typ D127 A/I
Mannloch	DN 500

Abbildung 134: Untenentleerung Zags 7813 ERMEWA-SATI

	A	B	C		SNCF	D
S	28,5	36,5	46,5		100	54,5
120	00,0					

Abbildung 135: Lastgrenzenraster 33 87 7813 919-0 Zags

P	27	B	H
Unter Druck verflüssigte Gase	Mindestberechnungsdruck gemäß allg. Vorschriften, Abs. 1.2.4, 27 bar	Untenentleerung und drei Verschlüsse	luftdicht verschlossener Tank, Abschnitt 1.2.1

Abbildung 136: Tankkode P27BH

- Fortsetzung transport logistic 2005 -

Ausschreibungen und Bekanntmachungen „Schienengebundene Güterwagen“

ÖBB: 500 neue 4-achsige Schiebewandwagen ab 10.07

[09.06] WBN Waggonbau Niesky bekam einen Auftrag über 500 moderne 4-achsige Schiebewandwagen, Auftraggeber ist die ÖBB-Tochter RCA Rail Cargo Austria. Die ab dem 4. Quartal 2007 zur Auslieferung kommenden Fahrzeuge werden in Niesky entwickelt und gebaut.

DB: Ausschreibung 200 Falns 121

[12.06] DB AG, Technik/Beschaffung hat im Amtsblatt der EU die Weiterentwicklung, Fertigung und Lieferung von 200 4-achsigen Schüttgutwagen Falns¹²¹ ab 1.06.08 ausgeschrieben (2006/S 242-259501).

Option: bis zu 200 weitere Schüttgutwagen BA 121 zur Auslieferung 2009/2010 [EU-TED]

DB: Ausschreibung 200 Falns 121 annulliert

[02.07] DB AG, Technik/Beschaffung hat die vorgenannte Ausschreibung über die Weiterentwicklung, Fertigung und Lieferung von Schüttgutwagen der BA Falns¹²¹ (2006/S 242-259501, Meldeschluss 21.03.07) annulliert (2007/S 39-046914) [EU-TED]

DB: Ausschreibung 200 Samm(n)s plus 700 (Option)

[01.07] DB AG, Technik/Beschaffung hat im Amtsblatt der EU die Weiterentwicklung, Fertigung und Lieferung von insgesamt 200 sechssachsigen Flachwagen Samms ausgeschrieben, wobei 160 Fahrzeuge in einer Langversion und 40 Fahrzeuge in einer Kurzversion benötigt werden (plus Optionen über bis zu 700 Fahrzeuge zur Lieferung bis 2011) (2007/ S 12-013997). **Parameter:** LüP bis 16,40 m, Drehzapfenabstand bis 9,15 m, RSL 22,5 t, alternativ 25,0 t, Ladelänge bis 15,00 m, Ladebreite zwischen den Rungen bis 2 585 mm, Ladebreite ohne Rungen bis 3 090 mm, Rungenhöhe bis 1 250 mm, Eigenmasse ca. 28 bis 30 t, V_{max} 120 km/h. Die Fahrzeuge werden in zwei Längen-Varianten benötigt: a) Länge über Puffer ca. 13 200 mm (wie BA 706); b) Länge über Puffer bis 16 400 mm (wie BA 489). **Optionen:** bis 200 Fahrzeuge in der Langversion 2009, bis 100 Fahrzeuge in der Kurzversion 2009, bis 400 Fahrzeuge in der Langversion für die Jahre 2010/2011. [EU-TED]

DB: 400 Doppelstock-Autotransporteinheiten an Laaers GRAAFF Transportsysteme

[01.07] DB AG, Technik/Beschaffung hatte im Amtsblatt der EU die Entwicklung, Fertigung und Lieferung von 400 4-achsigen Doppelstock-Autotransportwageneinheiten Laaers^{560 32)} für den Transport von Pkw, Van und Geländewagen im nationalen und internationalen Verkehr ausgeschrieben (2006/ S 1-001921).

Parameter: LüP 31,0 m, RSL mind. 16,0 t, Eigenmasse max. 32,0 t, Ladelänge: untere Ladeebene mind. 30 070 mm/obere Ladeebene mind. 30 550 mm, Durchfahrbreite: untere Ladeebene mind. 2 950 mm/obere Ladeebene mind. 2 750 mm, V_{max} 120 km/h. **Optionen:** 3 Optionen mit insgesamt 800 Einheiten. 2008 bis 2010 mit jeweils 200 bis 300 Autotransportwageneinheiten pro Jahr. Im Amtsblatt der EU (2006/S 218-233479) wurde mitgeteilt, dass der Lieferauftrag an die GRAAFF Transportsysteme³³⁾ vergeben wurde. Auslieferung ab Herbst 2007 [EU-TED]

Vattenfall Europe Mining: 50 Braunkohlenstaub-Kwg zur Miete ...

[01.07] die Vattenfall Europe Mining AG/Cottbus hat im Amtsblatt der EU 50 Kesselwagen für Braunkohlenstaubtransport zur Miete ausgeschrieben (2007/S 15-017469). Laufzeit des Mietvertrags: 10 Jahre (ab Auftragsvergabe). Die Kwg müssen die Gefahrgutzulassung besitzen (Stoff-/UN-Nr. 1361) und im EU-Gebiet einsetzbar sein. **Option:** Miete von weiteren 50 Waggons zum Transport von Braunkohlenstaub und weitere 10 Jahre Vertragsdauer. [EU-TED]

„ms/R. Wirtz“ wissen sogar wofür diese Wagen angemietet werden sollen: Für den Transport von Braunkohlenstaub von Spreewitz/Sachsen zu den Rheinkalkwerken/NRW Hönnetal (Horlecke) und Wülfrath (Rohdenhaus). [LOKRUNDSCHAU 230 - 2/07, 26]

DB: 4 500 bis 5 000 Radsätze für 25 t RSL...

[02.07] Die DB AG/Berlin hat erneut am 2.02.07 im Amtsblatt der EU einen Wettbewerb über die Lieferung von 4 500 - 5 000 Radsätzen (für Güterwagen) mit 25 t RSL bekannt gegeben, Ende der Ausschreibung: 11.05.2007. (2007/S 23-027115). Eine frühere Bekanntmachung vom 22.8.06 (2006/S 158-170586) blieb erfolglos. [EU-TED]

- Fortsetzung Seite 116 -

³²⁾ Die Bauart-Nr. 560 ist allerdings bereits besetzt: Laes⁵⁶⁰ = Zweitbesetzung. – Siehe auch S. 116: **460 Laaers**.

³³⁾ „Dies ist eine Neuentwicklung, die insbesondere eine stufenlos verstellbare obere Ladeebene einschließt und damit besonders der Bandbreite aller modernen PKW und Vans entgegenkommt“. [PM: GRAAFF Transportsysteme]

Falns Type 1002 F9-Wagen sind hydraulische Selbstentladewagen für den Transport von Kohle von Antwerpen-B nach Creutzwald-F mit Edelstahl-Wagenkasten (3Cr12) und Funknahbedienung der Seitenklappen. Das Dreieck auf dem Wagenkasten weist daraufhin, dass es sich um einen Inlandwagen handelt – nach Creutzwald-F mit bilateraler Vereinbarung (SNCB – SNCF). Die „85“ weist daraufhin, dass es sich um SNCB-Wagen handelt, die an **SEA-rail** vermietet sind (worauf auch die Type-Chiffre 100xxx hinweist).

Ein Nachteil der Ursprungsbauart Falns Type 1000 F9 (Abbildung 137) ist die manuelle Öffnung der Entladeklappen. Die SNCB-Werkstatt Gentbrugge hat zusammen mit Bolenz & Schäfer eine Lösung gefunden, um die Öffnung der Entladeklappen einfacher zu gestalten: Mit hydraulisch(em Motor) angetriebene Lenkerstangen wie bei den Wagen Type 6006 B0³⁴) (Abbildung 138). Alle Wagen Type 1002 F9 haben zusätzlich eine elektronische Funknahbedienung zur Ansteuerung der Entladeklappenhydraulik erhalten und neue DG-BA Y 25Ls(s)d₁, 22,5 t, TaPo.



Foto: Roger Crikelaire

Abbildung 137: 82 88 663 6 570-7 Falns 1000 F9 (Ursprungsbauart mit 3Cr12 Kasten) 1.09.96 Seraing-B



Foto: Eric van Haawe

Abbildung 138: 33 88 066 5 033-3 Talns 6006 B0 (Hydraulik, „muster“) 1.06.2000 Antwerpen DS

³⁴) siehe dazu auch **G-C** 76/77 – 3/00, 169

Beschreibung der hydraulischen Einheit [BSD - Bolenz & Schäfer GmbH/Biedenkopf-D³⁵]

Hydraulikkomponenten

Die Hydraulik besteht aus folgenden Komponenten:

- einem Hydraulikspeicher mit nachgeschalteter 50 Liter Stickstoff-Flasche, Blocksteuerung und Ölbehältern, die komplett auf einem Rahmen montiert sind, der stirnseitig am Wagen gegenüber der Bedienerbühne befestigt ist (siehe auch Abbildungen 139, 143f.);
- einer Radsatzpumpe, die für die Energieerzeugung des Hydrospeicher erforderlich ist;
- den beiden Hydraulikmotoren, die mittels Wellenspanneinrichtung an jeweils einer vorderen und hinteren Welle zur elektrischen Betätigung der Öffnungsmechanismen befestigt sind,
- der elektrischen Energieversorgung, bestehend aus Hydro-Motor, Elektrogenerator, Blei-Gel-Batterie sowie den elektrischen und elektronischen Bausteinen zur Aufladung der Batterie und Steuerung der Hydraulik und der Funkeinheit;
- der Funksteuerung, bestehend aus zwei Empfangsteilen mit integriertem Signaldetektor, die in Wagenmitte auf beiden Seiten angebracht sind, sowie einem tragbaren Senderteil mit Akkupack und einem Netz – Ladegerät, in dem die Akkus aufgeladen werden.

Funktionsbeschreibung

Mit Hilfe der Radsatzpumpe, die an einem Rad befestigt ist, wird Hydrauliköl in den Hydrospeicher gepumpt. Sobald der Speicher gefüllt ist, steuert ein Schaltventil den Pumpenstrom zum Hydraulikmotor. Der Hydraulikmotor treibt einen Generator an, der den benötigten Strom für die Ventilschaltung und Funksteuerung erzeugt.

Klappen-Betätigung

- Um einen Wagen zu entladen wird der Handsender auf den entsprechenden Wagen gerichtet, und die Aktivierungstaste am Handsender gedrückt.
- Das Empfangsteil am Wagen signalisiert durch langsames Blinken die Entladebereitschaft.
- Durch Drücken der Taste „Öffnen“ am Handsender werden die entsprechenden Hydraulikventile geschaltet, und der Hydraulikstrom treibt den Ölmotor an, um die Klappen zu öffnen.
- Wird die Taste „Öffnen“ nicht mehr gedrückt, wird der Vorgang unterbrochen.
- Durch erneutes Drücken kann er fortgesetzt werden.
- Durch Drücken der Taste „Schließen“ werden die Hydraulikventile so geschaltet, dass die Klappen bis zur kompletten Verriegelung schließen.

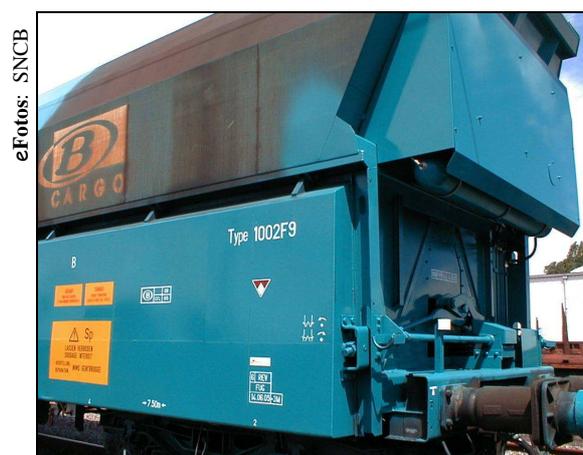


Abbildung 139: Hydraulikanlage (85 88 664 0 154-1 Type 1002 F9) SEA-rail

2005 Werk Gentbrugge

³⁵)  <www.bolenz-schaefer.de>

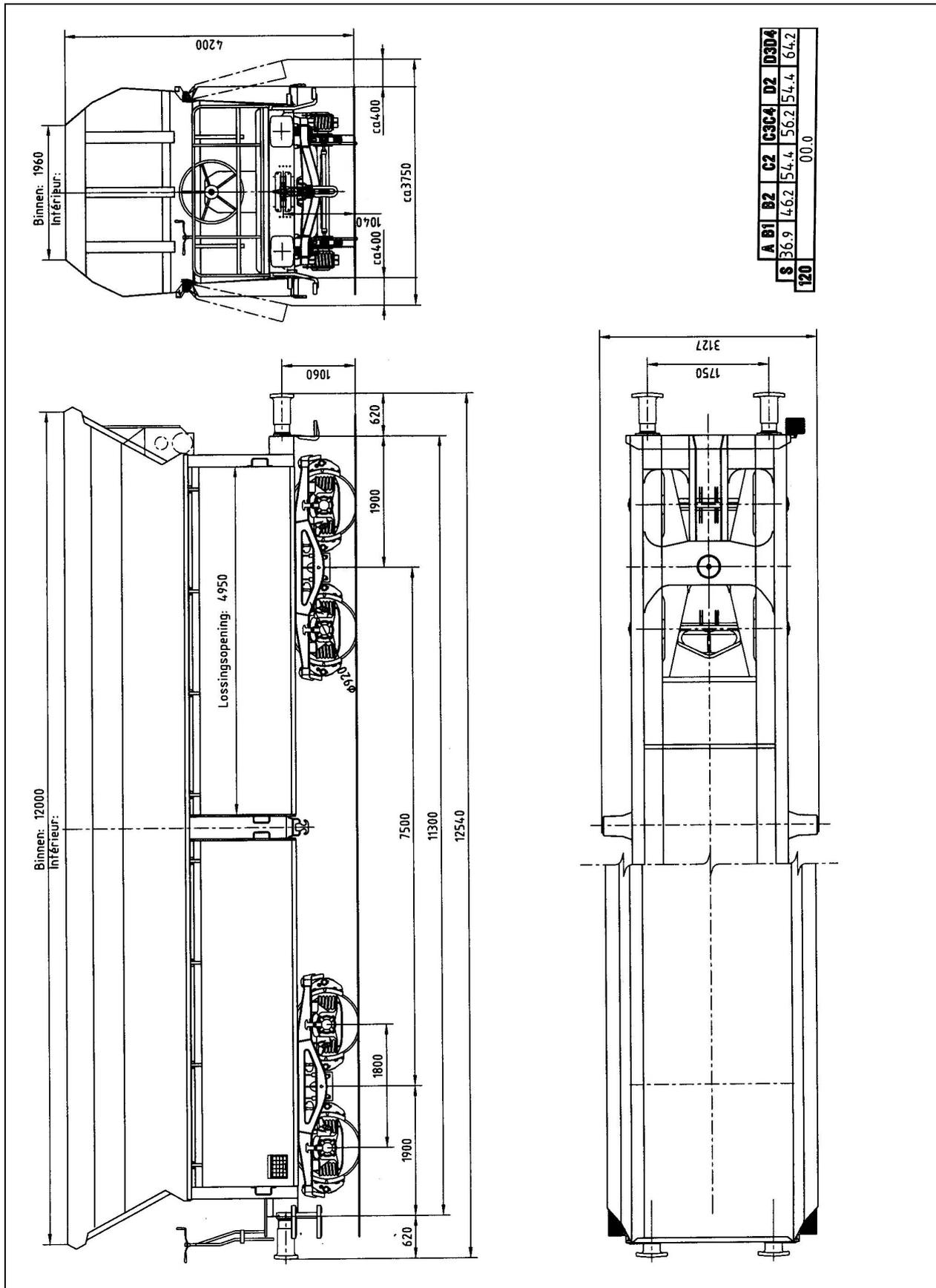


Abbildung 140: Falns Type 1002 F9 SEA-rail

[B CARGO]

eFoto: Eric van Hauwe

Abbildung 141: 85 88 B B 664 0 124-4 Falns Type 1002 F9 SEA-rail 15.01.06 Antwerpen-Zandvliet-B

eFoto: Eric van Hauwe

Abbildung 142: 85 88 B B 664 0 198-8 Falns Type 1002 F9 SEA-rail 15.01.06 Antwerpen-Zandvliet

eFoto: Eric van Hauwe

Abbildung 143: 85 88 B B 664 0 203-6 Falns Type 1002 F9 SEA-rail 15.01.06 Antwerpen-Zandvliet



eFoto: Hans Nathon

Abbildung 144: 82 88 663 6 527-7 Falns³⁶⁾, Prototyp Type 1002 F9

28.03.04 Antwerpen DS

Gattung/Type	Falns 1002 F9	Falns 1000 F9 ³⁷⁾
Wagenhalter	SEA-rail	B CARGO
Netz	SNCB	SNCB
Länge über Puffer	12 540	12 540
Länge über Kopfstücke	11 300	11 300
Drehzapfenabstand	7 500	7 500
Überhang	1 900	1 900
Eigenmasse	25,8	24,85
Laderaum	75	75
Lastgrenzen		
s/C		55,15
s/D3D4	64,2	(65,0)
Höhe max.	4 200	4 100 (4 200)
Breite max.	3 750	4 150
Ladeöffnung	12 000	11 900
Ladebreite	1 960	2 150
Klappenlänge	2x 4 950	2x 4 950
BA der Bremse	O-GP-A 16"	O-GP 16"
BA der Drehgestelle	Y 25 Ls(s)d ₁	DB 665 (Y 25 Lsd ₁)
Ursprungsbaujahr	1981 - 82	1981 - 82 (1996)
Umbaujahr	2005 (2004)	
Wagennummern-Reihe	85 88 6640 100 - 249	(82 88 6635 000 ... 499)

Abbildung 145: Hauptmerkmale Falns Type1002 F9 SEA-rail und Type 1000 F9

³⁶⁾ das ist der einzige Wagen der heute noch mit originalen Drehgestellen DB 665 ausgerüstet ist. Der Wagen muss wieder in die Werkstatt, für: Drehgestellwechsel; Anpassen der Hydraulikanlage; Markierung SEA-rail und neue Wagennummer aus der Wagennummern-Reihe Type 1002 F9.

³⁷⁾ die Wg. erhielten 1996 neue Wagenkästen in 3Cr 12, die Höhe üSO erhöhte sich um 100 mm = 4 200 mm. Alle Wagen sind inzwischen umgebaut/umgetypt, vgl. dazu Abbildung 149, B CARGO Type-Familie 100x F9.

eFoto: Hans Nathon



Abbildung 146: 81 88 B B 664 0 084-4 Falns 1001 F9

5.05.2006 Roosendaal-NL

eFoto: Eric van Hauwe



Abbildung 147: 85 88 B B 664 0 257-2 Falns Type 1003 F9 SEA-rail

11.02.2006 Gent Seehafen

eFoto: Eric van Hauwe



Abbildung 148: 81 88 B B 664 0 403-6 Falns Type 1004 F9

23.04.2006 Antwerpen Zandvliet

Ex-Type	Type	Wagennummern-Reihe	Wagenhalter	Merkmale	(1) Zchn.-Nr. SNCB (2) Abbildung
1000 F9	1001 F9	81 88 6640 000 - 099	B CARGO	Mechanische Klappensteuerung, erneuerte Y 25 Lsd ₁	(1) 972-0-020M (2) 146, 211
	1002 F9	85 88 6640 100 - 249	SEA-rail	Hydraulische Klappensteuerung, Funknahsteuerung, Y 25 Ls(s)d ₁ TaPo	(1) 972-0-021 M (2) 140ff.
	1003 F9	85 88 6640 250 - 324	SEA-rail	Mechanische Klappensteuerung, Y 25 Ls(s)d ₁ TaPo	(1) 972-0-022 M (2) 147
	1004 F9	81 88 6640 400 - 504	B CARGO	Mechanische Klappensteuerung, Y 25 Ls(s)d ₁ TaPo	(1) 972-0-023 M (2) 148

Abbildung 149: 75m³-Falns Type-Familie 100x F9

Bezeichnung	Adresse	Anzahl der Wagen	Status
SEA-rail	Skaldenstraat 1 9042 GENT Belgien	280	Halter
B-CARGO SNCB S.A. représentée par la Direction Marchandises	Rue des Deux Gares, 80 1070 BRÜSSEL Belgien	11 161	EVU und Halter

Abbildung 150: Wagenhalter **SEA-rail** und **B-CARGO** (Stand 1.04.07)

[AVV-Büro]

Quellen

- Zeichnungssammlung SNCB: 972.0.002 M o.J. und 972-0-021M v. 4.08.05
- **B CARGO** News No. 3, 2005, S. 7: Wagons: l'atelier de Gentbrugge innove (Übersetzung: Marcel Haegemans)
- (SNC)**B CARGO** - Roger Crikelaire - Eric van Hauwe – Hans Nahon – UIC/AVV

Die Redaktion dankt **B CARGO** herzlich für *Geduld* und *Ausdauer* bei der *Beantwortung* der *Fragen* zum *Manuskript* und für *erforderliche Aufklärung* und *Hilfestellung*. Für *vorhandene Fehler* bleibt allein nur die **G-C-Redaktion** verantwortlich.



Außerordentliches Wachstum im Eisenbahngüterverkehr

[02.07] Der Eisenbahngüterverkehr in Deutschland ist im vergangenen Jahr so stark gewachsen, wie seit der Wiedervereinigung nicht mehr. Wie das Statistische Bundesamt jetzt mitteilte, wurden 2006 insgesamt 343 Mio. Tonnen Güter auf der Schiene transportiert, das sind ca. 8 % mehr an Gütern als im Vorjahr. Die Transportleistung, das Produkt aus Transportaufkommen und Transportstrecke, hat 2006 mit 105,6 Mio. Tonnenkilometern erstmals die 100 Mio. Marke überschritten, d.h. innerhalb eines Jahres ein Plus von ca. 11 %.

Auch der grenzüberschreitende Eisenbahngüterverkehr hat die höchsten Zuwächse zu verzeichnen: Der Versand auf der Schiene ins Ausland ist um ca. 12 % auf 54 Mio. Tonnen gestiegen. Und mit ca. 14 Mio. Tonnen ist mehr als jede vierte Tonne nach Italien gerollt. Der Empfang aus dem Ausland auf der Schiene ist um ca. 9 % auf 56 Mio. Tonnen gestiegen. Die meisten Güter kamen dabei mit 15 Mio. Tonnen aus den Niederlanden (**G-C**: Hafenerverkehr?).

Der Binnenverkehr ist um ca. 7 % auf 216 Mio. Tonnen gestiegen. Der Durchgangsverkehr hat mit ca. 8 % auf 18 Mio. Tonnen zugelegt. Das größte Plus mit ca. 27 % haben landwirtschaftliche Erzeugnisse gemacht. Nur die chemischen Erzeugnisse blieben unter dem Stand des Vorjahrs: - 4 % = 25 Mio. Tonnen.

[Statistisches Bundesamt 15.02.07]

Übersicht über die Anzahl der Wagen der „Haftpflichthalter“ des Allgemeinen Vertrags für die Verwendung von Güterwagen/AVV

Eine eVeröffentlichung des Büros zum AVV <www.Gcuoffice.org/> wird in dieser und in kommenden Ausgaben der **G-C** genutzt, um die Anzahl der freizügig einsetzbaren, „haftpflichtversicherten“ Wagen der Wagenhalter (Halter) und Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) in Europa zu veröffentlichen³⁸. „Halter“ im Sinn der Anlage 2 zum AVV „ist derjenige, dessen Firma als solche am Wagen angeschrieben und/oder im Einstellungsregister eingetragen ist“. Es folgt eine wesentliche „Verunsicherung“: „Im vorliegenden Allgemeinen Verwendungsvertrag bedeutet der Ausdruck ‚Halter‘ sowohl den Halter selbst als auch seinen eventuellen Verfügungsberechtigten“. Damit ist leider die Frage, wer ist „Halter“, **genauer**: wo wird der Wagen unter Halter geführt/gezählt, - Beispiel Sgns⁷⁰⁵ DB 31 80 D-DB ... (Mieter), Eigentümer (Vermieter) ist TOUAX - nicht geklärt. Wenn die Begriffsbestimmung richtig verstanden wurde, ist RAILION resp. die DB „Verfügungsberechtigte“ also Halter... Man kann aber ziemlich sicher davon ausgehen, dass z.B. die an DB vermieteten Wagen unter Halter TOUAX und nicht unter Halter RAILION gezählt werden...? Angefangen wird mit den Haltern (Einstellern) mit Niederlassung in Deutschland und Benelux. Deren Wagen müssen aber nicht zwingend unter „80-D/82-L/84-NL/88-B“ eingestellt sein (z.B. Abbildungen 171 und 214.).

Nicht erfasst werden eigene Wagen von EVU, die nicht dem AVV unterliegen und damit nicht quantifiziert werden können (z.B. Abbildung 151) ... dto. auch angemietete Wagen durch EVU („Verfügungsberechtigte“), z.B. Abbildung 152.

eFoto: Jörg van Essen

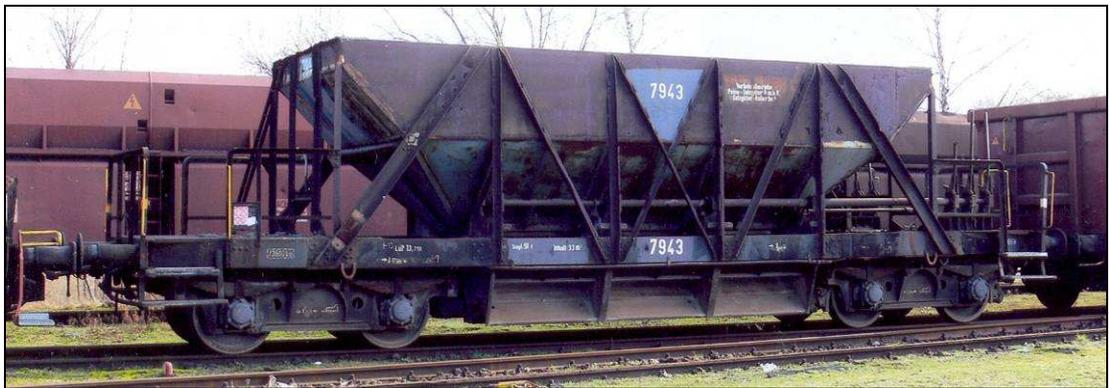


Abbildung 151: VPS³⁹ 7943, 33 m³, LüP 13,7 m

15.03.2007 Salzgitter

eFoto: Jörg van Essen



Abbildung 152: 33 80 D-OR 666 7 471-8P Eals **RBH**⁴⁰, 78 m³, LüP 12,79 m 12.03.07 Gladbeck

³⁸) üblicherweise wird daraus ja immer ein großes Geheimnis gemacht! Besser unsichere Zahlen als gar keine, oder?

³⁹) siehe auch Seite 93, dort **VPS**

⁴⁰) siehe auch Seite 91, dort **RBH** und **On Rail Moers**

1. D: Übersicht über die Anzahl der Wagen der „Haftpflichthalter“ des Allgemeinen Vertrags für die Verwendung von Güterwagen/AVV⁴¹⁾

AVV-Unterzeichner	Niederlassung	Anzahl der AVV-Wagen	Status
AAE Ahaus Alstätter Eisenbahn GmbH	Gronauer Straße 26 48683 ALSTÄTTE	3 000	EVU und Halter



eFoto: Anton Kendall

Abbildung 153: 33 68 D-AAEC 5376 186-2 Eanos¹ AAE

26.01.2006 Rbf Pratteln-CH

AERS Rail Services GmbH	Obereckstraße 9 79539 LÖRRACH	0	EVU und Halter
Aretz GmbH & Co.	Luisenplatz 9 47799 KREFELD	ca. 1 004	Halter



eFoto: Jörg van Essen

Abbildung 154: 33 80 DB 780 9 124-0^p Aretz

11.10.2006 Seelze

⁴¹⁾ Stand: 1.04.2007

AVV-Unterzeichner	Niederlassung	Anzahl der AVV-Wagen	Status
ARS Altmann AG	Feierabendmühle 2 85283 WOLNZACH	534	Halter
ASTrans Waggon & Transport GmbH	An der Knippenburg 38 46238 BOTTRUP	25	Halter

Foto: Jörg van Essen



Abbildung 155: 23 80 410 3 002-0 Limms ASTrans Logistics

29.05.2002 Niedersachswerfen

Augsburger Localbahn GmbH	Friedberger Str. 43 86161 AUGSBURG	o.A.	EVU
BASF Aktiengesellschaft Abtlg. WLL/R Service Center Railway	Carl-Bosch-Straße 38, J 660 67056 LUDWIGSHAFEN	810	EVU und Halter

Foto: Jörg van Essen



Abbildung 156: 33 80 793 2 991-2 BASF

28.07.2006 Seelze

AVV-Unterzeichner	Niederlassung	Anzahl der AVV-Wagen	Status
Bayerische CargoBahn GmbH	Edisonallee 5 89231 NEU-ULM	o.A.	EVU
BayernBahn GmbH	Postfach 1316 86713 NÖRDLINGEN	6	EVU
Bentheimer Eisenbahn AG	Otto-Hahn-Straße 1 48529 NORDHORN	60	EVU und Halter
boxXpress.de GmbH	Köhlfleetdamm 5 21129 HAMBURG	391	EVU und Halter
BTS Kombiwaggon Service GmbH	Rheinstraße 4L 55116 MAINZ	1 292	Halter
CFL Cargo Deutschland (ex-neg Niebüll GmbH)	Bahnhofstraße 6 25899 NIEBÜLL	(70)	EVU
Chemion Logistik GmbH Bahnbetriebe	Bayer-Chemiepark, Geb. X 6 51368 LEVERKUSEN	9	EVU und Halter
CSC JÄKLECHEMIE GmbH & Co. KG	Matthiasstraße 10-12 90431 NÜRNBERG	1	Halter
CTL Logistics GmbH	Zollhof 8 40221 DÜSSELDORF	190	Halter

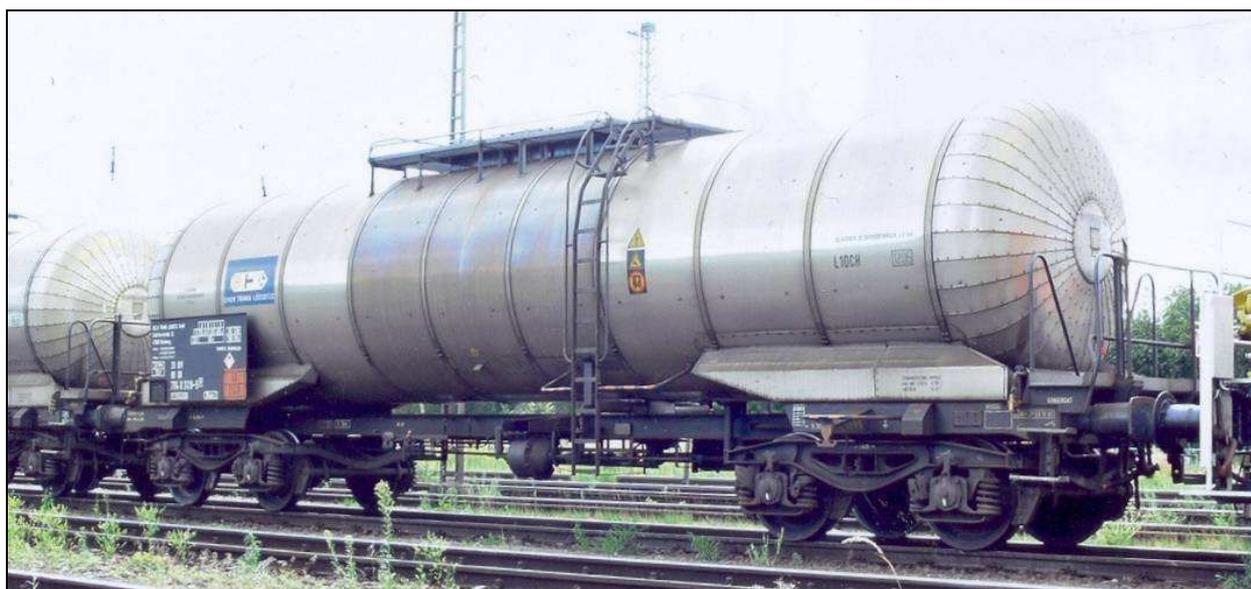


Foto: Jörg van Essen

Abbildung 157: 33 80 784 0 320-5P CTL

20.08.2006 Seelze

CTL Rail GmbH	Heidenkampsweg 73 20097 HAMBURG	o.A.	EVU
D & D Eisenbahngesellschaft mbH	Friedrich-List-Straße 13 19230 HAGENOW-LAND	8	EVU und Halter
Degussa AG	Rodenbacher Chaussee 4 63457 HANAU	10	Halter
Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahn GmbH	Am Bahnhof 3 27243 HARPSTEDT	o.A.	EVU

AVV-Unterzeichner	Niederlassung	Anzahl der AVV-Wagen	Status
Danzas Lebensmittelverkehre GmbH	Rheinkaistraße 1 60159 MANNHEIM	46	Halter

Foto: Jörg van Essen



Abbildung 158: 33 85 CH-DZLMV 785 9 636-7P (c/o Wascosa)

16.09.2006 Hameln

DE Dortmunder Eisenbahn GmbH	Speicherstraße 23 44147 DORTMUND	42	EVU und Halter
Drachen Propangas GmbH	Roßmarkt 12 60311 FRANKFURT	33	Halter

eFoto: Jörg van Essen



Abbildung 159: 33 80 792 0191-3P DrachenGas

7.10.2006 Seelze

duisport rail GmbH	Bliersheimer Straße 80 47229 DUISBURG	o.A.	EVU
--------------------	--	------	-----

AVV-Unterzeichner	Niederlassung	Anzahl der AVV-Wagen	Status
EH Güterverkehr GmbH	Franz-Lenze-Str.15 47166 DUISBURG	38	EVU und Halter
Eisenbahn Bau- und Betriebsgesellschaft Pressnittelbahn mbH	Am Bahnhof 78 09477 JÖHSTADT	15	EVU und Halter
EVB Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH	Bahnhofstraße 67 27404 ZEVEN	101	EVU und Halter
Eisenbahngesellschaft Postdam mbH	Drewitzer Straße 41 14478 POSTDAM	o.A.	EVU
Eisenbahnverkehrsunternehmen Stahlwerk Thüringen Arcelor Thüringen GmbH	Kronacher Str. 6 07333 UNTERWELLENBORN	o.A.	EVU
EKO Transportgesellschaft mbH	Werkstraße 1 15890 EISENHÜTTENSTADT	o.A.	EVU
EKR-Bahnlogistik und Bauüberwachung GmbH	Roseneck 1 39116 MAGDEBURG	o.A.	EVU
Emsländische Eisenbahn GmbH	Bahnhofstraße 41 49716 MEPPEN	o.A.	EVU
EBW Eisenbahnbewachungs GmbH	Bahnhofplatz 3 85221 DACHAU	3	EVU und Halter
ERMEWA GMBH	Markgrafenstr. 62 10969 BERLIN	1 166	Halter
ERNEFA GMBH	Königsberger Str. 6 58455 WITTEN	50	Halter
<i>ERR</i> European Rail Rent GmbH	Schifferstr. 210 47059 DUISBURG	845	Halter
Euro Waggon GmbH	Lindenstraße 15 85591 VATERSTETTEN	48	Halter
Feldbinder Rail Services GmbH	Belziger Straße 1 06896 Lutherstadt WITTENBERG	3	Halter
GATX Rail Germany GmbH (ex-KVG Deutschland)	Herrengaben 74 20459 HAMBURG	7 288	Halter
GE Rail Services	Martin-Behain-Straße 10 63263 NEU ISENBURG	3 248	Halter



Foto: Jörg van Essen

Abbildung 160: 23 80 239 8 542-3P Hbfis³ GE Rail Services (ex-Cargowaggon)

3.10.2006 Seelze

AVV-Unterzeichner	Niederlassung	Anzahl der AVV-Wagen	Status
Graaff Transportsysteme GmbH	Heinrich-Nagel-Straße 1 31008 ELZE	1	Halter
H & R Lube Blending GmbH	Neuenkirchener Straße 8 48499 SALZBERGEN	28	Halter
Hafen- und Bahnbetriebe der Stadt Krefeld	Oberstraße 13 47829 KREFELD	o.A.	EVU
Havelländische Eisenbahn AG	Schönwalder Allee 51 13587 BERLIN	o.A.	EVU
Heavy Haul Power	Löberwallgraben 5 99096 ERFURT	0	EVU
Heinrich Wilhelm Waggonbau - u. Vertriebs GmbH & Co. KG	Sachsenstraße 103 45665 RECKLINGHAUSEN	55	Halter
Henkel KGaA	Henkelstraße 67 40191 DÜSSELDORF	16	Halter

Foto: Jörg van Essen



Abbildung 161: 23 80 747 5 100-5P Henkel TA 132.0.3

30.03.2005 Düsseldorf

HSL Logistik GmbH	Grusonstraße 46 22133 HAMBURG	o.A.	EVU
HGK Häfen und Güterverkehr Köln AG	Harry-Blum-Platz 2 50678 KÖLN	o.A.	EVU
HzL Hohenzollerische Landesbahn AG	Bahnhofstraße 21 72379 HECHINGEN	o.A.	EVU
Hörseltalbahn GmbH Eisenach	Adam-Opel-Straße 100 99817 EISENACH	0	EVU
InfraLeuna Infrastruktur und Service GmbH	Postfach 1111 06234 LEUNA	o.A.	EVU
Ilmebahn GmbH	Dr.-Friedrich-Uhde-Str.24 37574 EINBECK	o.A.	EVU
ISAR-TANK – F.u.H. Rudolf	Rotkehlchenweg 11 82538 GERETSRIED	2	Halter
ITB	Friedrich-Franz-Straße 11 14770 BRANDENBURG	o.A.	EVU

AVV-Unterzeichner	Niederlassung	Anzahl der AVV-Wagen	Status
ITG Transportmittel GmbH	Brückenstraße 66 28857 SYKE-BARRIEN	619	Halter



Foto: Jörg van Eszen

Abbildung 162: 23 80 736 9 566-6  itg

14.04.2006 Seelze

ITL Cargo GmbH	Magdeburger Str. 58 01067 DRESDEN	o.A.	EVU
ITL Eisenbahngesellschaft mbH	Magdeburger Str. 58 01067 DRESDEN	550	EVU und Halter



Abbildung 163: 33 79 393 7 006-6  ITL

18.04.2004 Gbf (Berlin-)Moabit

Johannes Klinger GmbH & Co KG	Am Kleinbahnhof 23-25 25746 HEIDE	79	Halter
Josef Kolvenbach GmbH & Co. KG	Fischenicher Straße 23 50321 BRÜHL	32	Halter
Kreisbahn Siegen Wittgenstein GmbH ⁴²⁾	Friedrichstraße 47 57072 SIEGEN	o.A.	EVU

⁴²⁾ siehe auch Abbildung 191, Seite 106

AVV-Unterzeichner	Niederlassung	Anzahl der AVV-Wagen	Status
Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co KG	Ludwig-Landmann-Straße 405 60486 FRANKFURT am Main	113	Halter

Foto: Jörg van Essen



Abbildung 164: 33 80 DB 495 5 318-7P Sdggmrs Kombiverkehr

9.08.2006 Kufstein

Lange & Co. GmbH	Ünninghauser Straße 70 59556 LIPPSTADT	12	Halter
Linde AG Geschäftsbereich Linde Gas / Linde Gas Deutschland	Seitnerstraße 70 82049 PULLACH	48 Zags	Halter

eFoto: Jörg van Essen

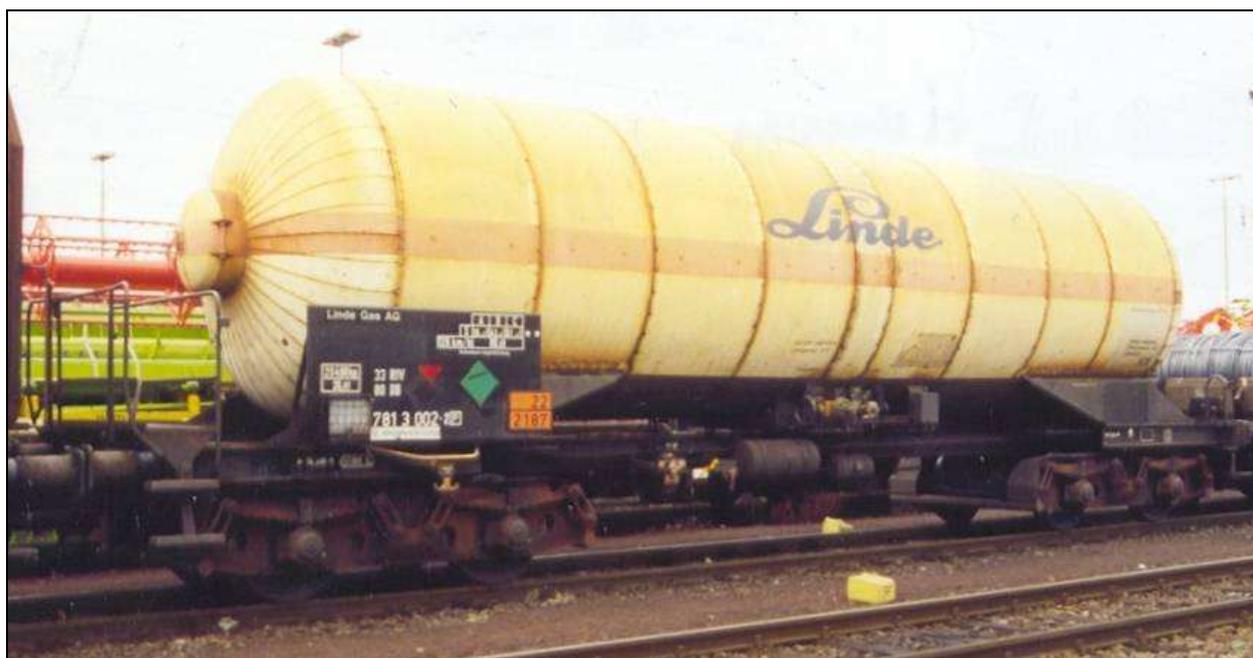


Abbildung 165: 33 80 781 3 002-2P Linde Gas AG

5.06.2005 Hamm

LOCON LOGISTIK & CONSULTING AG	Dorfstraße 23 17291 OBERUCKERSEE	o.A.	EVU
LOG Logistikgesellschaft Gleisbau mbH	Roscherstraße 7 30161 HANNOVER	273	Halter
Lokomotion Ges. für Schienentraction mbH	Hofbräuallee 11 81829 MÜNCHEN	o.A.	EVU
LRS Leipzig Rail Service GmbH	Werkstättenstraße 4 04319 LEIPZIG	8	Halter
LTH Transportlogistik GmbH	Barbarastraße 70 46282 DORSTEN	515	Halter

AVV-Unterzeichner	Niederlassung	Anzahl der AVV-Wagen	Status
Mindener Kreisbahn GmbH	Karlstraße 48 MINDEN (Westfalen)	0	EVU
MEG Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH	Postfach 1461 06204 MERSEBURG	527	EVU und Halter
MWB Mittelweserbahn GmbH	Bahnhofstraße 2 27305 BRUCHHAUSEN-VILSEN	o.A.	EVU
NACCO GmbH	Lehmweg 17 20251 HAMBURG	1 758	Halter



eFoto: Hugo Kagerbauer

Abbildung 166: 37 80 7846 342-9 Zacs NACCO

31.08.2007 Rbf Limmattal

NCS Nuclear Cargo+Service-GmbH ⁴³⁾ / HCS Heavy Cargo+Service	Rodenbacher Chaussee-6 63457 HANAU	106 ⁴⁴⁾	Halter
--	---------------------------------------	--------------------	--------



eFoto: Jörg van Essen

Abbildung 167: 86 80 997 2 901-4P Uai⁸³⁹ NCS

19.11.2006 Hamm

⁴³⁾ rückwirkend zum 1.01.07 von der DB AG an Compagnie Daher SA/Marseille verkauft (s.a. Seite 109). [DB AG]

⁴⁴⁾ 105 DB, 1 GySEV

AVV-Unterzeichner	Niederlassung	Anzahl der AVV-Wagen	Status
NEG Uetersen mbH	Bahnstraße 23 25436 UETERSEN	o.A.	EVU
NIAG Niederrheinische Verkehrsbetriebe AG	Homberger Straße 113 47441 MOERS	95 (10.07)	EVU und Halter
Nordbayerische Eisenbahn GmbH	Hafenbahnhofstraße 25 63741 ASCHAFFENBURG	o.A.	EVU
Kurt Nitzer (GmbH & Co.) KG	Badestraße 39 20148 HAMBURG	185	Halter

Foto: Jörg van Essen



Abbildung 168: 33 80 DB 793 2 287-5P Kurt Nitzer

17.09.2002 Schwerte

Nordic Rail Service GmbH	Hafenstraße 1b 23568 LÜBECK	o.A.	EVU
NOVESIA Mineralölhandelsges. mbH	Sternstraße 13 41460 NEUSS	8	Halter
On Rail Gesellschaft für Eisenbahnausrüstung und Zubehör mbH (Mettmann)	Steinesweg 10 40822 METTMANN	1 822	Halter
On Rail Gesellschaft für Vermietung und Verwaltung von Eisenbahnwaggons mbH [Moers] ⁴⁵⁾	Eurotec-Ring 10 47445 MOERS	ca. 1 300	Halter
OHE Ostthannoversche Eisenbahnen AG	Biermannstraße 33 29221 CELLE	o.A.	EVU
PETROCHEM Mineralöl-Handelsges.m.b.H.	Schwojerstraße 30 A 81249 MÜNCHEN	321	Halter
PVS Chemicals Germany GmbH	Süd-Chemie-Str. 3 93309 KELHEIM	8	Halter
RAG Bahn und Hafen GmbH	Talstraße 7 45966 GLADBECK	740 (eigene)	EVU und Halter
RBH Logistics GmbH	Talstraße 7 45966 GLADBECK	762	EVU und Halter
Rail Center Bützow GmbH & Co. KG	Tarnower Chaussee 18246 BÜTZOW	66	Halter

⁴⁵⁾ siehe auch Abbildung 152, Seite 81

AVV-Wagenpark D

AVV-Unterzeichner	Niederlassung	Anzahl der AVV-Wagen	Status
rail4chem Verkehrsgesellschaft mbH	Schützenbahn 60 45127 ESSEN	o.A.	EVU
Railion Deutschland AG	Rheinstr. 2 55116 MAINZ	95 650	EVU und Halter

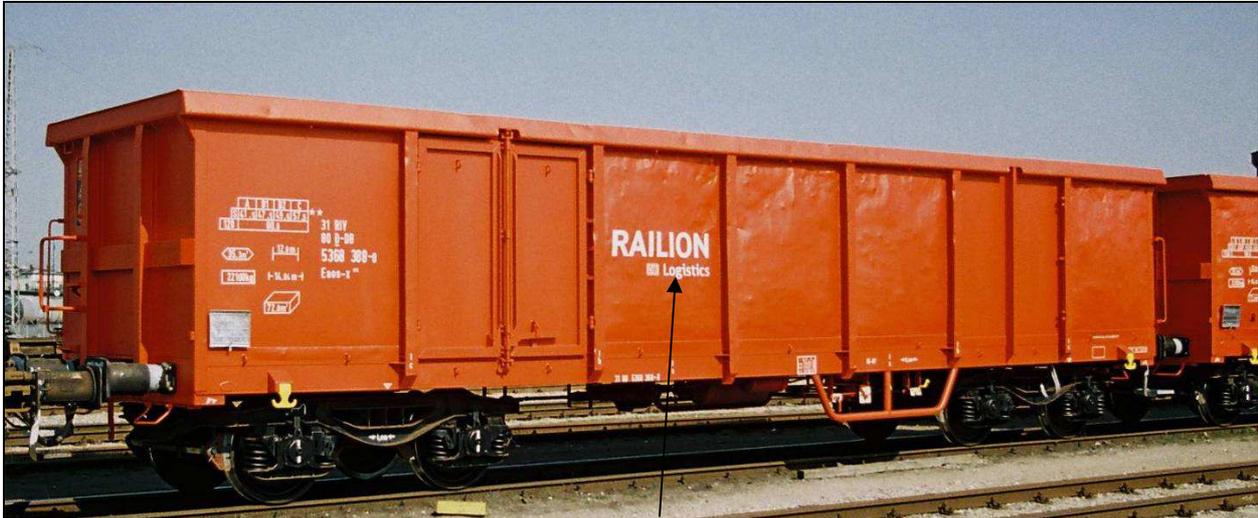


Abbildung 169: 31 80 D-DB 5368 388-0 Eaos-x⁰⁷⁵ „RAILION DB Logistics“ 03.06 Eberswalde

RAR Eisenbahn-Service AG	Sudetenstraße 7 73479 ELLWANGEN	9	Halter
Regental Bahnbetriebs GmbH	Bahnhofplatz 1 94234 VIECHTACH	o.A.	EVU
Regiobahn Bitterfeld Berlin GmbH	Chemiepark Areal C Straße am Landgraben 5 06749 BITTERFELD	o.A.	EVU
Regionalverkehr Münsterland GmbH	Beckumer Straße 70 59555 LIPPSTADT	o.A.	EVU
Rexwal GmbH	Am Stener Berg 4 13125 BERLIN	195	Halter



Abbildung 170: 33 80 083 4 013-9P Tads⁹⁵⁹ Talbot 145269*1978 rexwal 25.02.2001 Rbf Limmattal

eFoto: Hugo Kagerbauer

AVV-Unterzeichner	Niederlassung	Anzahl der AVV-Wagen	Status
Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH	Beckumer Straße 70 59555 LIPPSTADT	o.A.	EVU
SBB Cargo Deutschland GmbH	Schifferstraße 200 47059 DUISBURG	o.A.	EVU
SEV Schlesische Eisenbahnverkehrsmittel GmbH & Co. KG	Schusterbergstraße 3 02923 KODERSDORF	75	EVU und Halter
SFH Schienenfahrzeuge Export-Import Handelsgesellschaft mbH	Ötztaler Straße 5 13187 BERLIN	200	Halter
SL Handel + Logistik GmbH	Wendelsteinstraße 18 82041 OBERHACHING	10	Halter
Stahlberg Roensch GmbH & Co. KG	Werkstraße 6 21218 SEEVETAL	82	Halter
Stock-Transport	Hans-Zöller-Straße 24k 55130 Mainz	71	Halter
Sächsisch-Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft mbH	Bahnhofstraße 41 02763 ZITTAU	o.A.	EVU
TIM Rail Eisenbahngesellschaft mbH	Schwetzingen Straße 2 67157 WACHENHEIM	20	EVU und Halter
TLG Transport und Logistik AG	Bertolt-Brecht-Straße 22 06844 DESSAU	Insolvent 1.12.2006	EVU und Halter
TWA TRANSWAGGON GmbH	Heinrich-Hertz-Straße 115 22083 HAMBURG	7 820 ⁴⁶⁾	Halter
TTG Tyczka Transport-Gesellschaft mbH	Blumenstraße 5 82538 GERETSRIED	136	Halter
TWE Bahnbetriebs GmbH	Am Grubenhof 2 33330 GÜTERSLOH	o.A.	EVU
TX Logistik AG	Rhöndorfer Straße 85 53604 BAD HONNEF	o.A.	EVU
VPS Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter GmbH ⁴⁷⁾	Am Hillenholz 29 38229 SALZGITTER	o.A.	EVU
VTG Aktiengesellschaft	Nagelsweg 34 20097 HAMBURG	19 281	Halter

eFoto: Hans Nahon

Abbildung 171: 33 84 NL-VTGD 792 9 002-9 VTGD

8.10.2006 Amersfoort-NL

⁴⁶⁾ 7 774 D-TWA, 54 CZ-TWA⁴⁷⁾ siehe auch Abbildung 151, Seite 81

AVV-Unterzeichner	Niederlassung	Anzahl der AVV-Wagen	Status
VERDEN-WALSRODER EISENBAHN GmbH	Moorstraße 2a 27283 VERDEN (Aller)	o.A.	EVU
Wacker Chemie AG	Johannes-Hess-Straße 24 84489 BURGHAUSEN	15	EVU und Halter
Waggongesellschaft Robert Metzger & Co m.b.H.	Markgröningerstraße 7 70435 STUTTGART	8	Halter
Westfälische Almetalbahn GmbH	Obere Sage 33184 ALTENBEKEN	o.A.	EVU
Westfälische Landes-Eisenbahn GmbH	Beckumer Straße 70 59555 LIPPSTADT	o.A.	EVU
WHV Witt-Handelsvertretung GmbH/Eurorail	Bruno-Taut-Straße 8 12524 BERLIN	354 ⁴⁸⁾	Halter



eFoto: Anton Kendall

Abbildung 172: 33 80 D-WHV 5342 639-5 Eaos

26.11.2005 Huntwangen-Will-CH

Zürcher Bau GmbH	Oberriedstraße 19 77974 MEISSENHEIM	2	EVU und Halter
------------------	--	---	----------------

AVV B/L/NL

East West Railways - joint venture zwischen PCC Rail-PL und Railion-D beabsichtigt...

[04.07] „j!“ meldete im ek 5/07,9, dass das polnische EVU PCC Rail und Railion-D ein gemeinsames Unternehmen für die Verbesserung des grenzüberschreitenden Güterverkehrs zwischen Deutschland und Polen mit dem Namen East West Railways Sp. Z.o.o. mit Sitz in Wroclaw (Breslau) gründen wollen. Die bisherige Zusammenarbeit zwischen Railion-D und PKP soll nach dieser Meldung nicht in Frage gestellt werden

EU verklagt Deutschland wegen mangelnder Schienensicherheit (s. dazu auch G-C 107, 4/06, 215)

[03.07] Wie in unterschiedlichen Veröffentlichungen zu lesen war, verklagt die EU-Kommission u.a. Deutschland im Zusammenhang mit der Harmonisierung des Bahnverkehrs vor dem Europäischen Gerichtshof (EuGH). Deutschland habe auch 11 Monate nach Ablauf der Frist der EU nicht umfassend und rechtzeitig nachgewiesen, dass es zwei Richtlinien zur Schienensicherheit in nationales Recht umgesetzt habe.

Die eine Richtlinie legt das Verfahren zur Vergabe von Sicherheitszertifikate fest, die ein EVU vorweisen muss, das in andere EU-Staaten fahren will. (Konkret: Nachweis der Einrichtung einer unabhängigen Eisenbahnsicherheitsbehörde). Die andere Richtlinie betrifft die technische Interoperationalität. (D.h. die schnellere Umsetzung der Vereinheitlichung von technischen Vorgaben.)

Neben Deutschland will die Kommission auch Griechenland, Italien, Luxemburg, die Niederlande, Portugal, Schweden, Slowenien, die Slowakei und Spanien vor dem EuGH verklagen.

⁴⁸⁾ 293 F-WHV, 61 D-WHV

2. B/L/NL: Übersicht über die Anzahl der Wagen der „Haftpflichthalter“ des Allgemeinen Vertrags für die Verwendung von Güterwagen/AVV⁴⁹⁾

2.1 <u>B</u> Belgien			
AVV-Unterzeichner	Niederlassung	Anzahl der AVV-Wagen	Status
Cobelfret Rail NV	Sneeuwbeslaan 14 2610 WILRIJK	548	Halter



Abbildung 173: 23 88 436 3 314-6 [P] Laaers (B CARGO Type 6433 C0) Cobelfret Rail 10.05.03 Gent Seehafen

Dillen & le Jeune Cargo N.V.	Velodroomstraat 121 2850 BOOM	o.A.	EVU
Interferryboats NV	Houtdok 25a 2030 ANTWERPEN	596	Halter

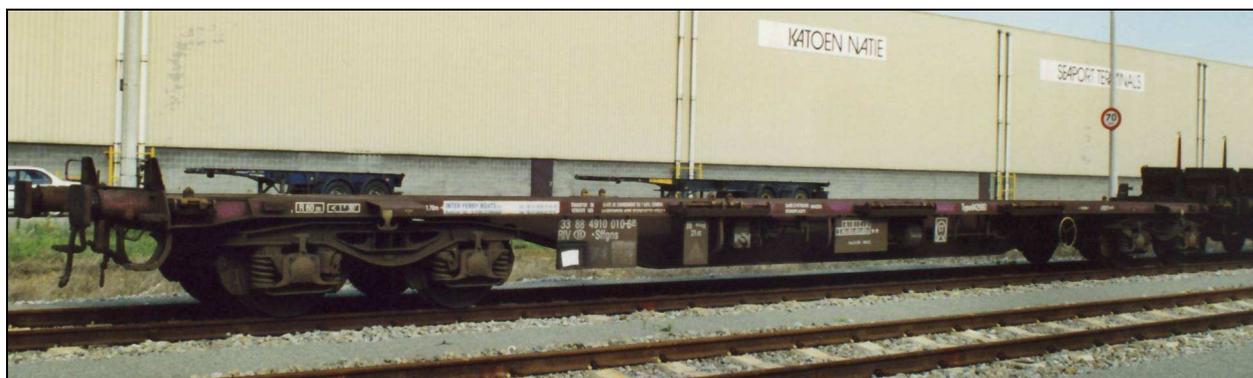


Abbildung 174: 33 88 491 0 010-6 [P] Sffgns (B CARGO T 6429 B0) Inter Ferry Boats 30.09.01 Antwerpen DS

Sea Rail ⁵⁰⁾	Skaldenstraat 1 9042 GENT	280	Halter
B-Cargo SNCB S.A. représentée par la Direction Marchandises	Rue des Deux Gares, 80 1070 BRÜSSEL	11 161	EVU und Halter
Trainsaport A.G.	Betriebszentrum E40 4730 RAEREN	o.A.	EVU

⁴⁹⁾ Stand 1.04.2007

⁵⁰⁾ siehe Seite 74ff.

AVV-Unterzeichner	Niederlassung	Anzahl der AVV-Wagen	Status
TRW	Avenue du port, 100 1210 BRÜSSEL	434	Halter



Foto: Eric van Hauwe

Abbildung 175: 33 88 B TRW 450 4 000-9  Sgms (Type 6439 B0) TRW 28.08.05 Antwerpen-Waaslandhaven

2.2 <u>L</u> Luxemburg			
AVV-Unterzeichner	Niederlassung	Anzahl der AVV-Wagen	Status
CFL Cargo	9, place de la gare 1616 LUXEMBURG	3 180	EVU und Halter



Foto: Jaap Jansen

Abbildung 176: 31 84 354 7 019-6 Rilnss „CFL cargo“ vermietet an RNL 1.04.2007 Vlissingen-Hafen-NL

2.3 <u>NL</u> Niederlande			
AVV-Unterzeichner	Niederlassung	Anzahl der AVV-Wagen	Status
ACTS Nederland B.V.	Postfach 131 5201 AC 's HERTOGENBOSCH	300	EVU und Halter

Foto: Hugo Kagerbauer



Abbildung 177: 83 84 479 6 100-7 Slpss acts Nederland B.V.

2.04.2000 Wallisellen-CH

Armita Nederland B.V.	Kennernerboulevard 724 1976 ES IJMUIDEN	(131 Wagen) seit 1.01.07 GATX	Halter
------------------------------	--	---	--------

eFoto: Eric van Hauwe



Abbildung 178: 33 88 783 6 001-9 Zans (B CARGO Type 6743B0) **armita** GATX

2.07.2006 Antwerpen DS

AVV-Unterzeichner	Niederlassung	Anzahl der AVV-Wagen	Status
Rail4chem Benelux B.V.	Moazelweg 136 A 3198 LS Europoort ROTTERDAM	o.A.	EVU
Railion Nederland N.V.	Moreelse Park 1 3500 GB UTRECHT	ca. 1 900	EVU und Halter
VEOLIA CARGO Nederland B.V.	Mastbosstraat 12 4813 GT BREDA	o.A.	EVU
VTG Benelux B.V.	Burg. Schalijlaan 72 2908 LS CAPELLE a/d IJSSEL	775 ⁵¹⁾	Halter



eFoto: Eric van Hauwe

Abbildung 179: 33 88 785 0 338-6 P Z as caib VTG Benelux B.V.

18.03.2006 Gent Seehafen

– Fortsetzung AVV-Wagenpark –

Impressum		ISSN 0936 - 4412
Herausgeber & Redaktion (V.i.S.d.P)		
Dr. Detlef Perner		
Postfach 30 15 01	Würzburger Straße 6	
10749 Berlin	10789 Berlin	
Deutschland	Deutschland	
Bankverbindung		
Dr. Detlef Perner		
SEB Düsseldorf	Konto 20 17 88 55 00	
	BLZ 300 101 11	
IBAN	DE84 3001 0111 2017 8855 00	
BIC	ESSEDE5F300	
Ständige Mitarbeiter		
Stefan Carstens/Hamburg		
Klaus Heidt/Konstanz		
Hermann Heless/Wien-A		
Hugo Kagerbauer/Greifensee-CH		
Klaus Kirsch/Brake		
Jan Lundstrøm/Næstved-DK		
Hans Nahon/Amersfoort-NL		
Rolf Sepinski/Hannover		
Eric van Hauwe/Evergem-B		
Bezugskosten der G-C		
Jede Nr. der G-C:	8,95 €	(Inland)
	10,00 €	(Ausland)
	plus Porto (bei Einzelbestellung)	
Copyright		
Alle Beiträge unterliegen einem Copyright: Alle Rechte, auch des auszugsweisen Nachdrucks sind vorbehalten.		
Manuskripte, Fotos, Zeichnungen		
Die Redaktion behält sich das Recht der Kürzung, Überarbeitung und Ergänzung von Manuskripten vor. Durch die Einsendung von Fotos und Zeichnungen erklärt sich der Absender mit einer Veröffentlichung in der G-C einverstanden und stellt die Redaktion von Ansprüchen Dritter frei.		

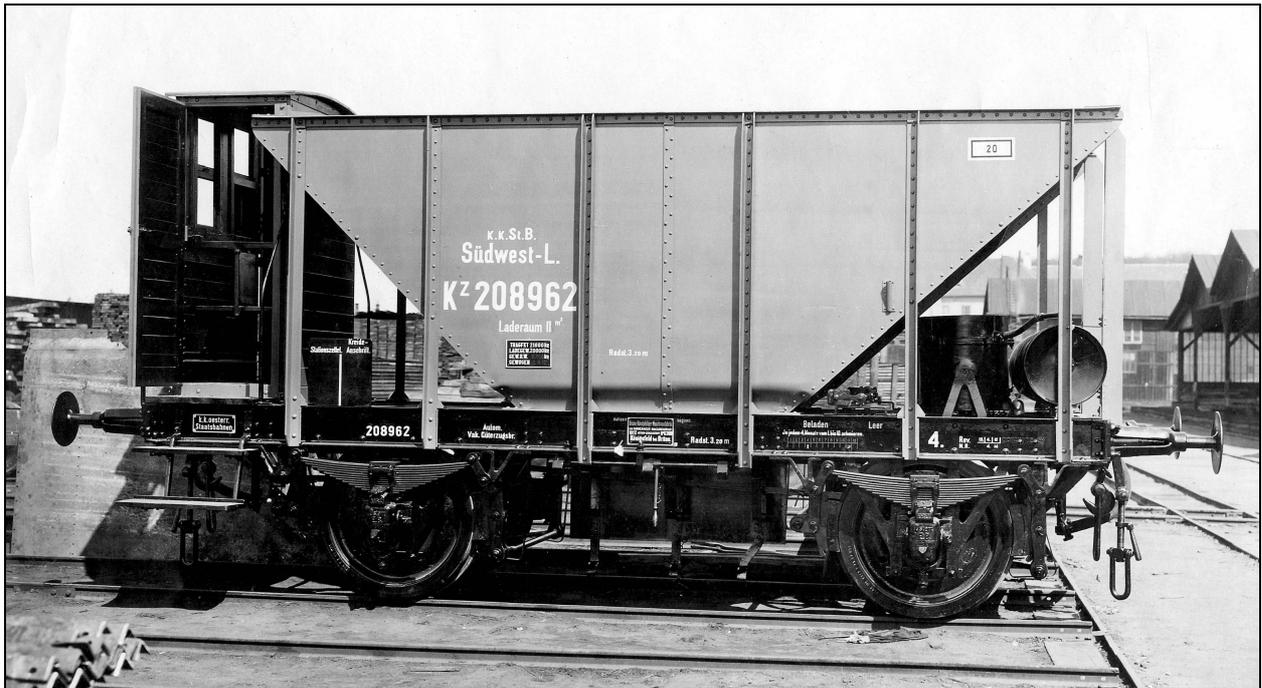
⁵¹⁾ 151 NL-VTG, 624 B-VTG

II.

BBÖ Güterwagen – Austauschbau 1928 (N28) 10. Typenbeschreibung 4-achs. Trichterwagen Gruppe N/36 Hermann Heless/Wien-A

Eine großräumige Bauart mit Drehgestellen hat in Österreich keine Vorläufer, wenn man von den speziell für den Eisenerztransport zwischen dem steirischen Erzberg und den Hochöfen in Donawitz seit den 90er Jahren des 19. Jahrhunderts in Verwendung stehenden Spezialwagen absieht. Diese zweiachsigen Trichterwagen mit einer Mitentleerung über Bodenbunkern eingerichtet wurden in mehreren Baulosen an die k.k.St.B. geliefert und hatten schon einige Jahre auf dem Buckel.

Werkfoto: Slg Hermann Heless



Lieferung Brünn-Königsfelder Maschinenfabrik 1912

Abbildung 180: k.k.St.B. Südwest-L. Kz 208964

Kza: 4-achsiger Trichterwagen für Erztransporte mit Handbremse

Nahe liegend ist, dass an eine Erneuerung des Fahrparks gedacht wurde und es erfolgte mit G.D. Bestell Zl. 806/6338 – 1937 der Auftrag an die Simmeringer Waggonfabrik zum Bau von:

☛ 21 Einheiten vierachsiger Erztransportwagen

Hauptgattung	Nebenzeichen	Bedeutung
K		Kohlenwagen (in Verbindung mit z = Erzwagen)
	z	für Erztransporte
	a	vierachsig

Abbildung 181: Bedeutung Hauptgattungs- und Nebenzeichen Kza

Der kräftige **Hauptrahmen** wird aus mit den Schenkeln nach innen gedrehten, an den Enden eingezogenen Langträgern, Diagonalstreben und Querträger aus UW 235 gebildet. Komplettiert wird das Untergestell mit aus U 18-Profilen mit oben und unten verschweißten Blechen gebildeten Drehgestellträgern und kräftigen Kopfstücken.

Die Normradsätze, mit nur 940 mm Raddurchmesser, liefen in Gleitlagern der Bauart „Friedmann“ und sind über Federlaschen an den 1 000 mm langen, 10-lagigen Blattfedern im **Blechrahmendrehgestell** nach Zchn. ATB 6/3 eingebaut.

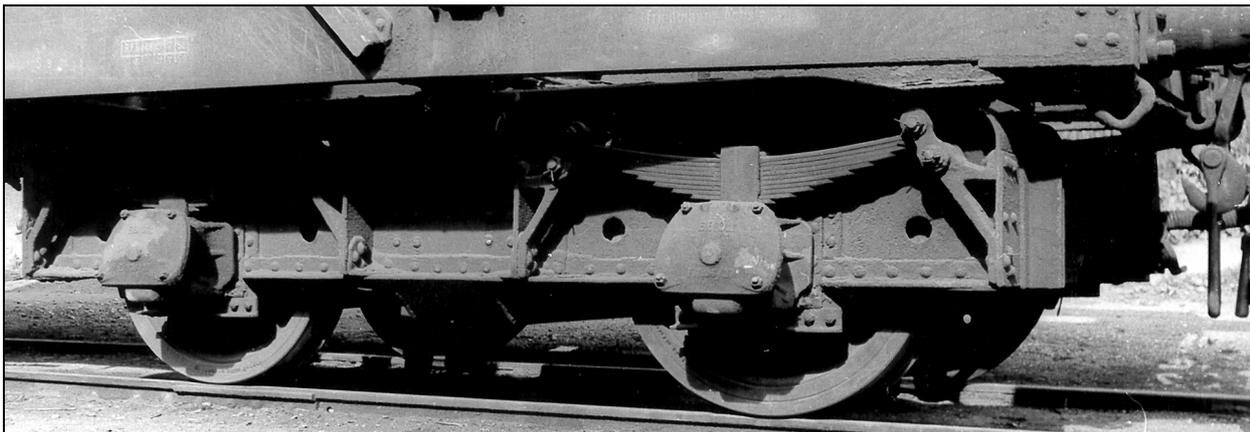


Foto: K. Pfeiffer, Slg Hermann Heless

unter ZZw 865 001

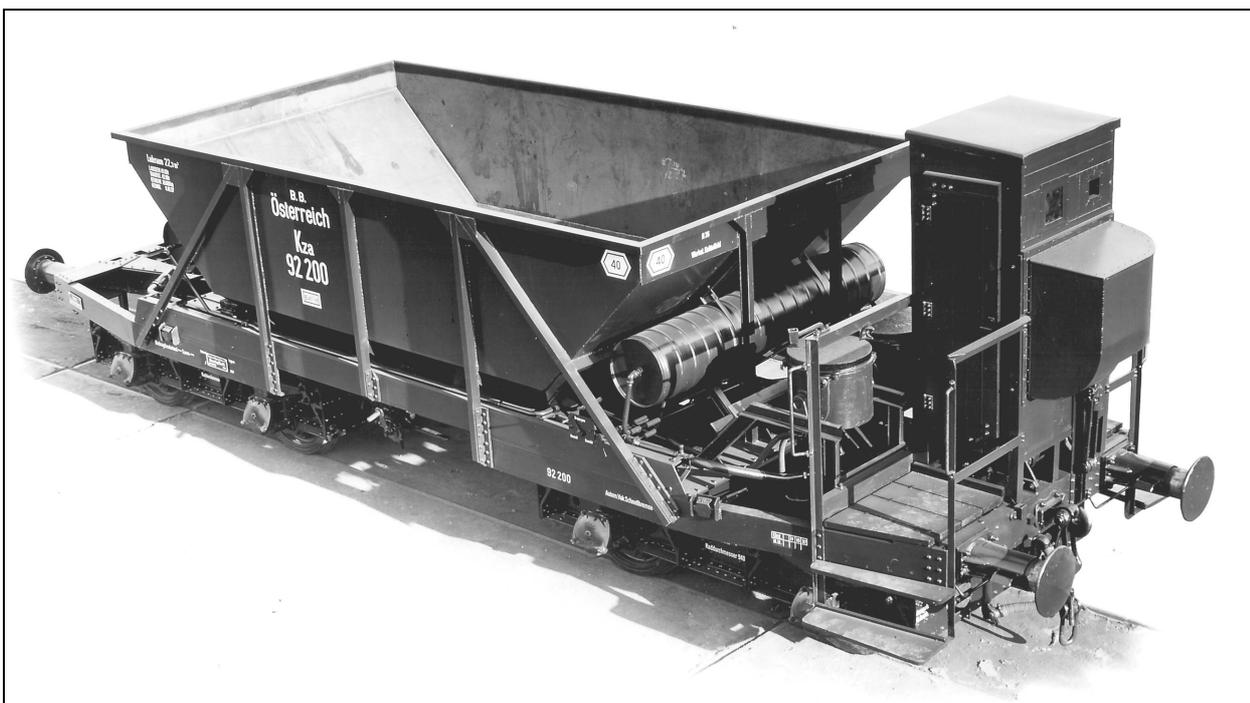
Abbildung 182: Drehgestell N/36

o.J.

Eine geteilte **Zugvorrichtung** und **Hülsenpuffer** mit verstärkten Schneckenfedern und 450 mm Tellerdurchmesser kennzeichnen die von der Norm abweichende Anordnung der Zug- und Stoßvorrichtung. Dem Erfordernis des steilen Bergbetriebes entsprechend kam die seit Anfang des 20. Jahrhunderts auf dieser Strecke im Regelbetrieb verwendete „Automatische Vakuum-Schnellbremse 1902“ mit Umschaltvorrichtung „LEER – BELADEN“ zum Einbau. Hierzu dienten 3 Bremszylinder XXI-W280, wovon 2 für die Stellung „BELADEN“ zugeschaltet wurden und alle, wie auch die Handbremse, auf beide Drehgestelle wirkten. Am bremszylinderseitigen Wagenende wurden auch die Plattform mit dem Bremserhaus und die Spindel der Handbremse angeordnet. Um bei einer Handkraft von etwa 50 kg für den beladenen Wagen genügend „Handbremskraft“ (von etwa 70 %) zu erreichen, wurde dies über eine zusätzliche waagrechte 13:35-Untersetzung über Kegelräder erreicht.

Den **Wagenkasten** bilden die aus 7 mm Dicke bestehenden, zu einem Trichter geschweißten Stahlbleche aus St 37.21. Mittig angeordnete Auslaufrutschen mit 2 durch Knebel zu betätigende Verschlusseinrichtungen ergänzen den Kastenaufbau.

Kza 92 200 – 92 220 – Fabr. Nr. 65982 – 66002



Werkfoto: Slg Hermann Heless

Werkfoto Simmeringer Waggonfabrik

Abbildung 183: B.B. Österreich Kza 92 200

o.J.

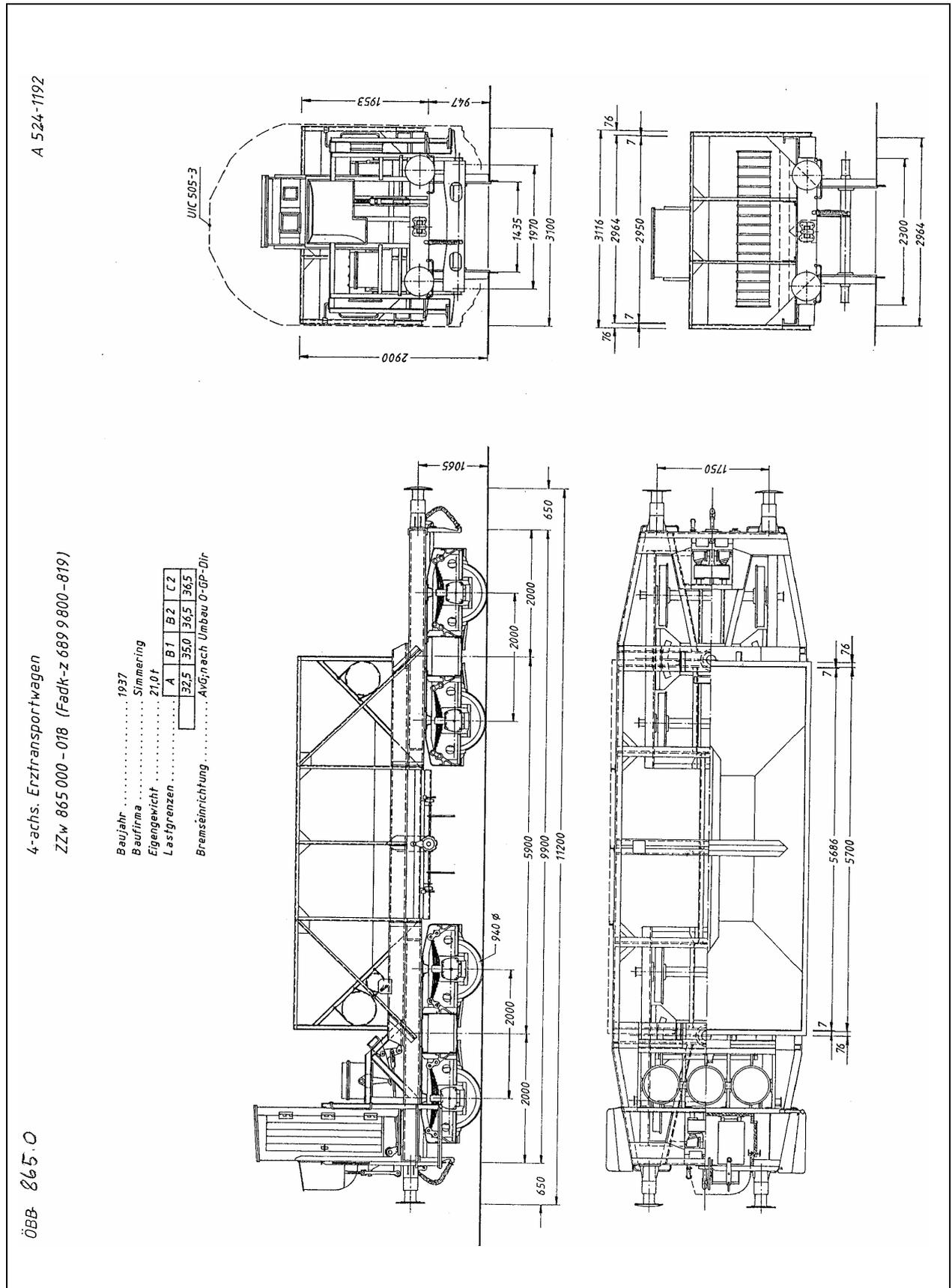


Abbildung 184: 4-achs. Erztransportwagen (N/36)

[Slg. Hermann Heless]

Nach Übernahme der BBÖ durch die DR(B) wurden als Gattungszeichen OOtz und Gattungsbezirk Saarbrücken Ö festgelegt und folgende Nummern vergeben:

BBÖ	⇒	DR Saarbrücken Ö.
92 200 – 92 220		90 001 – 90 021

Verbleib nach 1945

Durch den ausschließlichen Verkehr über den „Erzberg“ und in die in der Nähe liegende Hauptwerkstätte Knittelfeld kamen die Wagen nicht in die Fremde und waren somit mit Ausnahme der durch Kriegseinwirkung verloren gegangenen Wagen Sb 90008 und 90012 vollzählig. Ab 1952 erfolgte die Einreihung als

☛ **ZZw 865 001 865 018.**

In dieser Zeit wurde vermutlich durch eine Neubewertung der Festigkeit der Radsätze, Lagerung usw. eine Herabsetzung der Tragfähigkeit auf 36,5 t verfügt und bis zur Ausmusterung der Type beibehalten.



Foto: Sig Hermann Heless

Abbildung 185: B.B. Österreich ZZw 865 009, ex-BBÖ 92 210

ca. 1954



Foto: Sig Hermann Heless

Abbildung 186: ÖBB ZZw 865 016, ex-DRB Sb 90019, ex-BBÖ 92218

28.05.1959 Bf. Erzberg

Unterschiedliche Ergänzungen und Anpassungen wurden bei diesen Wagen vorgenommen. Bei einem Teil der Wagen wurde das Bremserhaus für Zugführeraufgaben erweitert und mit einer Dampfheizung ausgerüstet und damit das Gattungszeichen auf ZZwd geändert. Mit dem 1964 beabsichtigten Ende der „Saugluft gebremsten“ Züge über den Erzberg, wurde der Umbau auf eine Druckluftbremsausrüstung erforderlich. Es kamen je ein 14"- und ein 10"-Zylinder und ein Bremsventil der Bauart Oerlikon ESt3d/RLV 14" zum Einbau. Beachtenswert ist, dass über eine zweite Luftleitung eine (nichtselbsttätige) Direktbremsung über den 10"-Bremszylinder bei der Stellung „leer“ möglich wurde.

Bei einer weiteren Änderung in der Betriebsführung – mit Diesellokomotiven – entfiel die Dampfheizmöglichkeit, und es kam Anfang der 1970er Jahre bei den mit Zugführerabteilen ausgerüsteten Wagen zum Einbau eines riemengetriebenen Dynamos und damit zu einer einfachen elektrischen Heizmöglichkeit.

Foto: Hermann Heless



Deutlich sichtbar der Luftbehälter und etwas verdeckt einer der Bremszylinder der Druckluftbremse und unterhalb des Aufstiegs der Dynamo der elektrischen Heizmöglichkeit

Abbildung 187: 689 9 806, ex-BBÖ 92206 Simmering 65988#1937

10.69 Donawitz

Mit der genannten elektrischen Heizmöglichkeit waren die Wagen 689 9 802 – 810 ausgestattet.

Beim Wagen 865018 (689 9 817) wurde 1963 ein 570 mm hoher Aufbau mit 2x3 Klappdeckeln (770 x 1 220 mm) als Witterungsschutz für die „Kalkbeförderung zwischen Köflach – Donawitz“ angebracht. Leider ist hierüber keine weitere Dokumentation greifbar.

Foto: K. Pfeifer, Slg Hermann Heless



Bergwärts fahrenden Leerwagenzug mit der erweiterten Kabine

Abbildung 189: 20 81 689 9 803-6 Fadk-z

ca. 1972

Hauptplan (1:20) Nr. Typenplan (1:50) Nr.	1/1051 (A524-1192) mit Zf Kabine Sk301/Kd
Länge über Puffer	11 200mm
Untergestelllänge	9 900mm
Drehzapfenabstand	5,90mm
Radsatzabstand im Drehgestell	2,0mm
Länge des Trichters oben	4,70m
Breite des Trichters oben	2,95m
Laderaum	22,3m ³
Ladegewicht	40,0 ... später 35,0t
Tragfähigkeit	42,0 ... später 36,5t
Lastgrenzen	
A	32,5t
B1	35,0t
B2 + C	36,5t
Eigengewicht	
durchschnittlich	21 000kg
Preis in (österr.) Schilling	
31 900,--	
Automatische Vakuum Schnellbremse, ab 1963 Druckluftbremse O-GP-Dir	

Abbildung 190: Hauptmerkmale Kza N/36

– Fortsetzung und Schluss –

Korrekturen, Ergänzungen

G-C 4/94, 130ff. „System WAS – Wechselbehälter Auf Schienen“: In der Lokrundschau Nr. 229, 1/2007, 9, ist zu lesen, dass die Kreisbahn Siegen-Wittgenstein ihre 30 seit längerer Zeit abgestellten Ct-Tragwagen Lgns (System WAS) verkauft hat ... Der neue Eigentümer will die Wagen nach Hauptuntersuchung und Umrüstung vermieten... [ms/hg/hh]



Foto: Jörg van Essen

Abbildung 191: 43 80 443 5 002-5 Lgns

22.04.2006 Siegen

G-C 3/96, 153ff. **Entgleisungsdetektoren:** Entgleisungsdetektoren 2006 konkret!
In der **G-C 52 – 3/96, 153ff.** beschrieb Hugo Kagerbauer einen **Betriebsversuch** mit Entgleisungsdetektoren bei der SBB und in der **G-C 95 – 4/03** wurde ein Großauftrag der SBB für Entgleisungsdetektoren⁵²⁾ gemeldet. Jetzt entdeckte (und fotografierte) **G-C-Leser Christian Ochsner** einen Schiebewandwagen der Slowakischen Eisenbahn SŽ mit Entgleisungsdetektoren und einem **Symbol** Entgleisungsdetektor ... in Buchs-CH. Und es war kein Einzelwagen mit Entgleisungsdetektor, sondern die Wagenreihe Habbiinss-z 2741 scheint komplett(?) damit ausgerüstet zu sein. Das legt jedenfalls die Aufnahme von Hermann Heless nahe... Siehe dazu auch die Veröffentlichung in wascosa eurotank 09/07, 5.

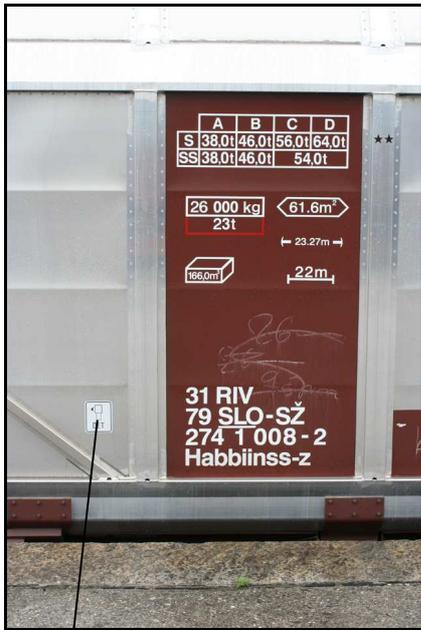


eFoto: Christian Ochsner

Abbildung 192: 31 79 SLO-SŽ 274 1 008-2 Habbiinss-z

22.08.2006 Buchs-CH

⁵²⁾ Großauftrag von SBB für Entgleisungsdetektor EDT100, S. 197ff.



eFotos: Christian Ochsner



Abbildung 193: Anschriftenspiegel

Abbildung 194: Entgleisungsdetektor



Abbildung 195: Logo DET (Entgleisungsdetektor)

eFoto: Hermann Heless

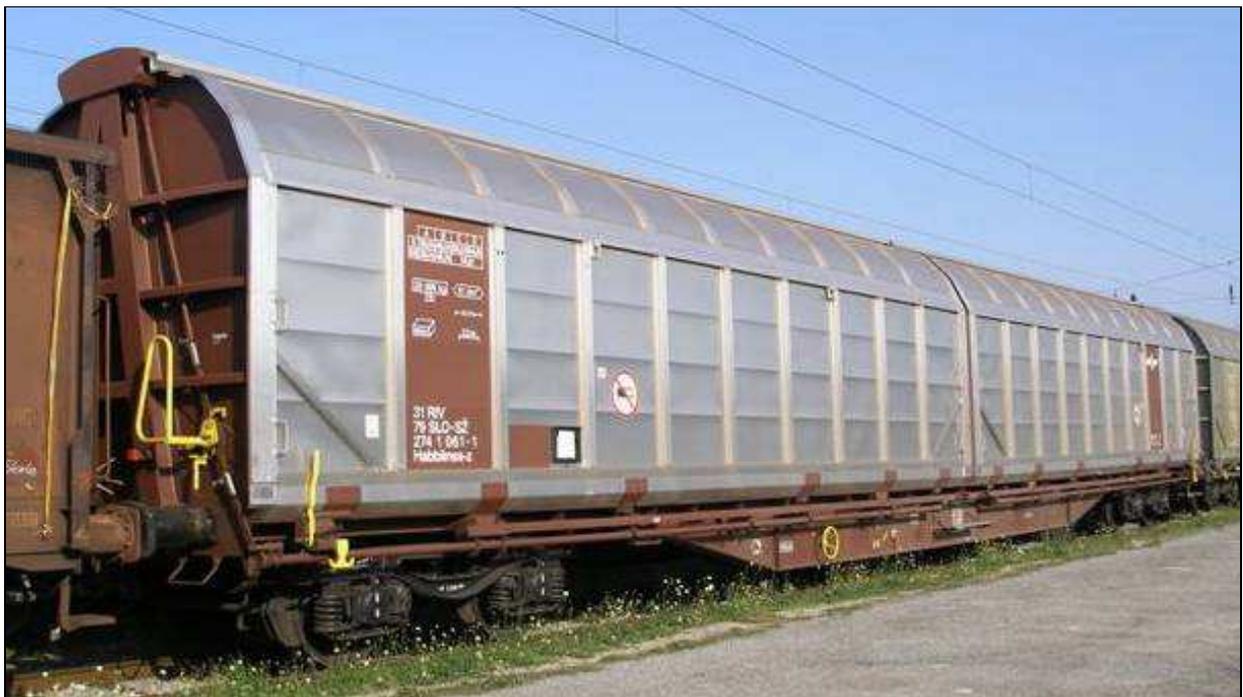


Abbildung 196: 31 79 SLO-SŽ 274 1 061-1 Habbiinss-z

25.09.2006 Wien Süd-Frachtenbahnhof



Ein Foto von Hans Nahon verrät zu dem Baulos der Habbiinss-z 2741 für SŽ den Hersteller TVT NOVA/Maribor-SLO und den Konstrukteur SIEMENS-A bzw. die Ursprungsbauart für RCA (ÖBB).

Foto: Hans Nahon

Abbildung 197: Herstellerschild 31 79 SLO-SŽ 274 1 029-8 Habbiinss-z

wascosa eurotank 09/07, 5, berichtet über die Ergebnisse der dreijährigen Betriebserprobung bei SBB mit Entgleisungsdetektoren Typ EDT 100 (623 Kwg, davon 242 Wascosa). Dabei kam es immer wieder zu Fehlauflösungen der EDT. Ursache war die durch das UIC-Merkblatt 541-08 definierte Empfindlichkeit gegenüber üblicherweise auftretende betriebsbedingte Beschleunigung am Fahrzeug. Als Konsequenz wurde eine Modifikation der Ansprechwerte im Bereich 5 – 10 g auf 6,5 – 11,5 g vorgenommen. 100 EDT sind seit 08.06 an 50 Kwg auf die neuen Ansprechwerte eingestellt und bisher erfolgreich erprobt. Es ist deshalb sinnvoll die EDT noch an 573 Wagen zu modifizieren und weitere Wagen damit auszurüsten.

[wascosa eurotank 09/07, 5]

G-C 3/01, 143f. 33 80 7814 436-4  **NACCO Zags:** Der auf der transport logistic 2001 ausgestellte Zags ...436-4 mit NACCO-Beschriftung war nach Auskunft von NACCOD/F nur für die Auslieferung bestimmt („Leihwagen“) und wurde danach wieder nach Świdnica verbracht (und wahrscheinlich später mit einer anderen Wagennummer an NACCOD ausgeliefert). Świdnica lieferte bisher insgesamt 141 120 m³-Druckgaskesselwagen Typ 456Rc:
2000: 33 80 7814 201-9 bis 33 80 7814 245-6
2001: 33 80 7814 462-7 bis 33 80 7814 473-4 und 33 80 7814 577-2 bis 33 80 7814 589-7
2002: 33 80 7814 746-3 bis 33 80 7814 799-2
2006: 33 80 7818 797-2 bis 33 80 7818 813-7
2007/2008...

4/06, 171, 175ff. Abbildung 309, 31 54 0938 002-1: Tadnss 9-434.0 (unvollständig: 434.0) [LOSTR a.s.]
Drehgestellflachwagen hergerichtet für Drahtrollentransporte: Güterwagen-Korrespondent Jan Lundstrøm ergänzte die Beispiele „Transport von Drahtrollen einlagig ohne Gestelle“ (S. 188ff.) mit einer Aufnahme eines Drehgestellflachwagens mit einem zweilagigen Drahtrollentransport ohne Gestell(e): (Danke, Jan)

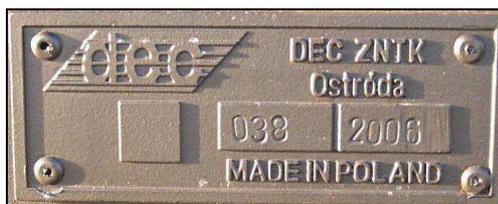


Foto: Jan Lundstrøm

Abbildung 198: 31 80 393 8 768-9 Res ⁶⁸⁷

7.09.2003 Fredericia-DK

G-C 4/06, 220, Zags GATX; Fabrikschilder GATX Rail Poland ZNTK: könnte wie das rechts angeordnete aussehen, allerdings scheinen auch noch „alte“ DEC-Schilder aufgebraucht zu werden ...



eFotos: Jaap A. Jansen



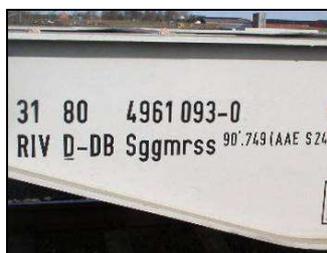
DEC ZNTK (werden noch aufgebraucht)

GATX Rail Poland ZNTK (neu)

Abbildung 199: Fabrikschilder ZNTK Ostróda (an GATX-Wagen)

2007

- G-C 1/07, 11ff.** **Uacns 9326 Holcim:** In dem Logistikmagazin von SBB Cargo, **cargo** 1/07, 14f. erschien ein Artikel über die Bahnaktivitäten des Baustoffherstellers Holcim und sein Rollmaterial. Über die Information in der **G-C** hinaus – veröffentlicht werden kann immer nur, was der **G-C**-Redaktion als Information zur Verfügung gestellt wurde – heißt es dort unter „Weltneuheit beim Rollmaterial“, dass das herausragendste Merkmal des Uacns 9326 ein automatisches System zum öffnen und schließen der Domdeckel ist. „Mittels eines Pneumatikzylinders an der Verladeanlage, wird am Bahnwagen ein Schalter betätigt, der das Öffnen und Schließen der Domdeckel auslöst – eine patentierte Weltneuheit.“ Weiterhin erfährt man, dass Holcim 35 Wagen (33 85 9326 000 bis 034) beschafft hat und 45 Wagen gleicher Bauart, die von der Vermietgesellschaft Wascosa gekauft wurden (33 85 9326 035 – 079), angemietet hat. [cargo 1/07, 14f.]
- 27ff.** **VTG-Chlorkesselwagen ...:** „In dem Artikel von Herrn *Jahn* sollten Ursache und Wirkung nicht verwechselt werden – Tatravagónka (TaPo) hat hier nur die Verbesserungsvorschläge konstruktiv umgesetzt. Diese Wagen sind nicht auf den Ideen von TaPo entstanden, sondern durch eine gemeinsame Entwicklung von Brüninghaus und der VTG 2001 - 2002. Erst die weiteren Wagen wurden bei TaPo nach den Zeichnungen von VTG (diese wurden aus der Konkursmasse von Brüninghaus erworben) in Auftrag gegeben und gebaut. Der Bremsbau von dem handbetätigtem Lastwechsel auf automatischen Lastwechsel ‚leer - beladen‘ hatte vor allem den Grund, dass eine Umschaltung nicht durch menschliches Versagen vergessen werden kann. (In Schweden stand die Bremse am 28.02.06 auf ‚leer‘!). Die Füllmarke am Tank macht keinen Sinn, da sie einen Füllgrad von max. 70 % anzeigt, in der Praxis aber mit 85 % gefahren wird. Übrigens: Da Chlor mit -20°C eingefüllt wird, kann man die Flüssigphase gut an dem Niederschlag außen am Tank erkennen. Allerdings: Gemäß Chlorindustrie wurde mit diesen Marken am Tank vor einigen Jahren noch vor allem in **Schweden** gearbeitet - in Deutschland macht es keinen Sinn mehr, da mit Füllbegrenzung und einer Gleiswaage beladen wird.“ [VTGD]
- 57,** **Sggmrss**⁷⁴⁹: Per Topp *Nielsen* fotografierte am 21.03.2007 in Taulov-DK den 31 80 D-DB 4961 093-0, interessant auch die diversen (Nachweis-)Schilder an dem Gelenkwagen:

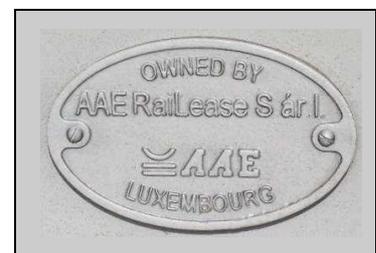


Anschrift
Sggmrss 90' 749 (AAE S24)

eFotos: Per Topp Nielsen



TATRAVAGÓNKA a.s. POPRAD
MADE IN SLOVAKIA 2007*356



OWNED BY AAE RailLease S á.r.l.
AAE LUXEMBOURG

Abbildung 200: 31 80 D-DB 496 1 093-0 Sggmrss^{90' 749 (AAE S24)} [REV 29.01.2007]



Abbildung 201: 31 80 D-DB 496 1 093-0 Sggmrss^{90' 749 (AAE S24)} 21.03.2007 Taulov [eFoto: Per Topp Nielsen]

DB: Verkauf der Tieflade- und Schwerlastwagen an Daher S.A.

[05.07] Die DB AG hat die Stinnes-Tochter Nuclear Cargo Service GmbH (NCS) - incl. Heavy Cargo+Service (HCS) - rückwirkend zum 1. Januar 2007 an die französische „Compagnie Daher S.A.“/Marseille verkauft. „Dami“, O-Ton DB-Konzern, „setzt die DB die Konzentration auf ihr Kerngeschäft fort“. (S.a. Seite 90, dort: NCS Nuclear Cargo+Service GmbH, HCS Heavy Cargo+Service). [PM DB-Konzern vom 20.04.07]

PS.: Damit dürfte auch der Verkauf des Verzeichnisses der Tiefladewagen 93990 durch die DB-Drucksachenstelle Karlsruhe resp. die Bearbeitung (Nachträge, Neuausgabe) durch DB Systemtechnik (Minden) erledigt sein.

G-C 1/07 58,

Sins⁷⁶⁰: die Anmerkung, dass „die Wagen bereits wieder aus dem Wagenpark von Railion ausgeschieden sind (Kurzfrist-,Miete)“, kommentierten Rudolf Ossig und Güterwagen-Korrespondent Rolf Sepinski mit der Bemerkung, „**Sins**⁷⁶⁰ (sind) noch im Februar 2007 unter 31 80 D-DB ... gelaufen ...“

Bemerkenswert an dem Foto des ...442-9 Sins 760 (Aufnahmedatum 03.07!) von Jan Lundstrøm ist zweierlei:

Er läuft noch unter 80 D-ERR und ist spurwechseltauglich (34 VR). Ob ...442-9 trotz angeschriebener DB BA-Nr. 760 überhaupt an DB vermietet war, ist allerdings wegen der von ERR genannten Wagennummern-Reihe 000 – 062 fraglich...(?!)

Foto: Jan Lundstrøm



Abbildung 202:

34 RIV
80 D-ERR
4638 442-9
Sins 760
ERR GmbH
Schillerstr. 210
47059 Duisburg
Bf Duisburg-Hafen

31.03.2007

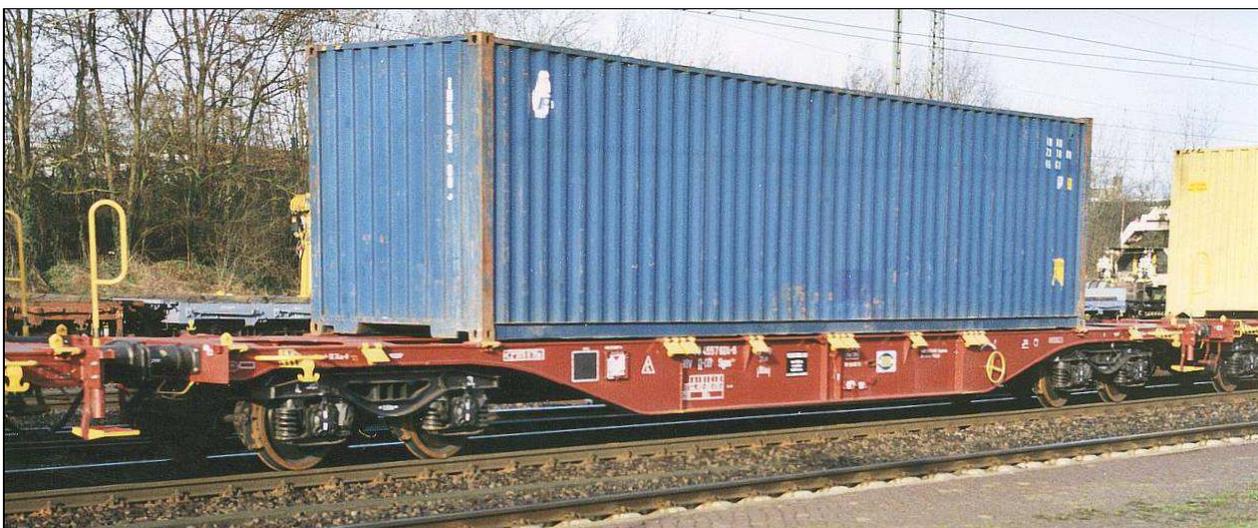
Malmö Gbf-S



GÜTERWAGEN-Kurzinformationen

Sgns⁷⁰⁵ **31 80 4557 896 – 975, 455 8 000 - 099:** DB hat von TOUAX RAIL Ltd⁵³⁾ Standard-Ct-Tragwagen angemietet und diesem Wagen die neue BA-Nr. 705 zugewiesen. Lüp 19,74 m, Ladelänge 18,5 t, AH 1 155 mm, Eigenmasse 20,3 t, Lastgrenze s/D 67,3 t, Brems-BA KE-GP-A 16", Drehgestell-BA Y 25 Lsd₁, Hersteller ROMVAG Caracal-RO, Bj. 2006

[HK]



eFoto: Rudolf Ossig

Abbildung 203: 31 80 D-DB 4557 924-6 Sgns „Type BA 705“

17.02.2007 Bebra

⁵³⁾ zu TOUAX siehe auch **G-C** 106 - 3/06, 135.

Tanoos⁸⁹⁶ 31 80 0689 200-0 bis 299-2: 100 Wagen (aus Option) in Auslieferung an Railion, Hersteller WBN...

eFoto: Rudolf Ossig



Abbildung 204: 31 80 D-DB 068 9 202-6 Tanoos⁸⁹⁶

6.03.2007 Bebra

Snps (ERR) 33 80 4725 001-8 ... 140-4: Bisher sind 71 Sins zu Snps umgebaut worden. LüP 23,27 m, Ladelänge 21,98 m, Drehzapfenabstand 17,73 m, Eigenmasse 25,9 t, Grenzlaster 64,1 t, BA der DG: Y 25, BA der Bremse KE-GP 16", Herst. Waggon Union, Umbau bei FWB⁵⁴) 2006, Wagenhalter ERR [ROB; ERR]

eFoto: Rudolf Ossig



Abbildung 205: 33 80 472 5 028-1 Snps, ex-Railship Sins

25.05.2006 Bebra

Sdggmrss 33 80 4956 900 bis 929: Cattaneo-CH lieferte 2006 30 Gelenktaschenwagen T 3000 BA MEGA-Kombiverkehr TRAILER an Kombiverkehr. LüP 34,03 m, Drehzapfenabstand 2x 14,20 m; Ladelänge 2x 15,745 m, Ladebreite: max. Spurbreite Trailer/2,04 m, Aufstandshöhe (Trailer) 270 mm, Ladehöhe üSO (WB) 1 155 mm, DG-BA Y 25 Lssi modifiziert (ELH), Laufkreisdurchmesser 920 mm, Bauart der Bremse DK-GP-A 6x 10", Eigenmasse 35 t, Lastgrenzen s/D 100 t, ss/D 85 t. Konstruktion Cattaneo, Hersteller MEVA-RO, Wagenhalter Kombiverkehr. [Eisenbahn-Revue International 12/06, 604; JvE]

eFoto: Jörg van Eszen



Abbildung 206: 33 80 D-Kombi 495 6 912-6 Sdggmrss

4.06.2006 Braunschweig

⁵⁴) Fahrzeugwerk Brandenburg/Brandenburg

Zacens (3) **33 80 7931 056 - 104**☐: TRINITY lieferte ab 2004 an VTG 49 40 m³-Kesselwagen für Schwefel flüssig mit Heizung und Isolierung. LüP 14,40 m, Drehzapfenabstand 9,37 m, Eigenmasse 24 t, Lastgrenze s/D 66,0 t. Behälter: Werkstoff S355J2G3, Länge über Böden 12,0 m, Durchmesser 2,10 m, Dicke Mantel 7,3 mm, Boden 8,0 mm, Fassungsvermögen 40 m³. Heizung: außenliegend 10-strängig, Heizfläche 12,0 m², Isolierung 200 mm. Brems-BA KE-GP-A 16", DG-BA Y 25 Lsd₁, (DB 628 + 629). Hersteller ASTRA-RO, erstes Baujahr 2004. Halter VTG, (VTG-)Kesselwagen Typ 2740.80

Foto: Harald Westermann



Abbildung 207: 33 80 793 1 084-7☐ Ladegut Schwefel flüssig

08.05 Hude

54

CZ

Tadnss^{9-434.0} **31 54 0938 001 – 030** (Z.-Nr. 185001 bis 030): LOSTR liefert insgesamt 30 Schwenkdachwagen mit vier, einzeln bedienbaren Auslauföffnungen an ČD Cargo. Laderaum 82 m³, LüP 21,64 m, Drehzapfenabstand 16,60 m, Eigenmasse 27,3 t, Lastgrenze s/D 52,4 t. BA der DG Y 25 Ls(s)d₁ TaPo, Brems-BA DK-GP-A 2x 16". 1. Baujahr 2006, Hersteller LOSTR, Wagenhalter ČD Cargo, verwendende Bahn ČD. 31 54 0938 002-1 war auf der *InnoTrans* 2006 ausgestellt (Abbildung 309, **G-C** 107 – 4/06, 171).

Tadgnss^{9-434.1} **31 54 0925 001 – 070** (Z.-Nr. 179001 bis 070): LOSTR liefert insgesamt 70 Schwenkdachwagen mit vier, einzeln bedienbaren Auslauföffnungen speziell für den Transport von Getreide und Futtermitteln (Kennbuchstabe „g“) mit einem Laderaum von 82 m³ an ČD Cargo. Der innere Wagenkasten des Tadgnss 0952 ist im Unterschied zum Tadnss 0938 mit lebensmittelechter Zweikomponenten-Epoxidbeschichtung versehen. LüP 21 640 mm, Drehzapfenabstand 16 600 mm, Eigenmasse 27,3 t Lastgrenze s/D 52,4 t. BA der DG Y 25 Ls(s)d₁ TaPo, Brems-BA DK-GP-A 2x 16" 1. Baujahr 2006, Hersteller LOSTR, Wagenhalter ČD Cargo, verwendende Bahn ČD. [LOSTR]

eFoto: LOSTR a.s.



Abbildung 208: Auslieferung 31 54 0925 xxx Tadgnss^{9-434.1}

Louny-CZ

A**81**

Laaps **21 81 4309 000 - 049:** RCA/ÖBB hat für den Transport von Rund- und Schnittholz 50 grüne Wageneinheiten Laaps von RAILTRANS angemietet. LüP 28,43 m, Ladelänge 2x 12,78 m, Ladefläche 2x 34,5 m², Laderaum 2x 75,5 m³, Brems-BA KE-GP-A, Eigenmasse 27 t, s/D 62,7 t. Hersteller a.b.r.f. Industries/Châteaubriant-F. [H/W]

Foto: Hermann Heless



Abbildung 209: 21 81 ÖBB 4309 031-2 Laaps

11.09.2006 ZVB Wien Kledering

NL**84**

Sggrss⁷³⁴ **31 84 4960 000-0 bis 079-6** (bis 016 mit FStB): LüP 26,4 m, nutzbare Ladelänge 2 x 12,25 m, Aufstandshöhe 1 170 mm, nutzbare Ladebreite 2 438 mm, Drehzapfenabstand 2x 10,35 m, Überhang 2 230 mm, Eigenmasse 26 t, Grenzlaster s/D 109 t, ss/C 94 t, BA der DG Y 25 Lsd₁ (DB 629.6), Hersteller DG ELH, BA der Bremse 2x DK-GP-A (K) [Cosid 810], Hersteller Lostr a.s.-CZ, Bj. 2006 [LOSTR]

Foto: Rolf Sepinski

Abbildung 210: 31 84 4960 026-7 Sggrss⁷³⁴ RAILION Nederland⁵⁵⁾

22.07.2006 Seelze Rbf

⁵⁵⁾ siehe auch Seite 98, dort: Railion Nederland

Falns **82 84 664 0 000 bis 099:** RNL mietete ab Sommer 2001 100 Falns (1000F9 → Umbau 1001F9 2005), von *B CARGO* (82 84 NS NL..., seit Anfang 2006 81 88 B B ...⁵⁶). LüP 12,54 m, Drehzapfenabstand 7,70 m, Überhang 1,90 m, Laderaum 75 m³, Eigenmasse 25,20 t, Lastgrenze s/D₃D₄ 64,8 t, BA der DG Y 25 Lsd₁, BA Bremse O-GP-A 16" [HNA]

eFoto: Hans Nahon



Abbildung 211: 82 84 NS 664 0 096-1 Falns (*B CARGO* Type 1001 F9) 2.08.2005 Amersfoort-NL

87

F

(Zans) **33 87 7848 537-9 bis 636-9**P: Von Ermewa/Genf-CH an OMYA/Köln vermieteter Kreideschlamm-Kwg (Slurry). LüP 12,8 m, Drehzapfenabstand 7,76 m, Eigenmasse 20,82 t, Laderaum 45 m³, Bremsbauart KE-GP 16", DG-BA Y 25 Lsd₁, Lastgrenze s/C 59,1 t, s/D₃D₄ 69,1 t, Baujahr 2005, Hersteller afr. Eine **TB**: in **G-C** 105 - 2/06, 71ff.

Foto: Hugo Kegerbauer



Abbildung 212: 33 87 F-ERMW 784 8 571-8P Zans (Slurry) 17.03.2006 Limmattal Rbf-CH

⁵⁶) vgl. dazu auch Abbildung 149, Seite 80, dort Type 1001 F9

(Zans) **33 87 7848 180-8 bis 259-0** : Von ATIR RAIL c/o Ermewa/Genf-CH an OMYA/Köln vermieteter Kreideschlamm-Kwg (Slurry). LüP 12,8 m, Drehzapfenabstand 7,76 m, Eigenmasse 20,82 t, Laderaum 45 m³, Bremsbauart KE-GP 16", DG-BA Y 25 Lsd₁, Lastgrenze s/C 59,1 t, s/D₃D₄ 69,1 t, Baujahr 2003/04, Hersteller vermutlich afr(?)

Foto: Hugo Kagerbauer

Abbildung 213: 33 87 SNCF 784 8 182-4 

17.03.2006 Limmattal Rbf

B**88**

Sggmrss⁹⁰ **33 88 4962 000-4 bis 074-9**: LüP 29,59 m, nutzbare Ladelänge 2 x 13,80 m, Aufstandshöhe 1 155 mm, nutzbare Ladebreite 2 600/2 380 mm, Drehzapfenabstand 2x 11 995 mm, Überhang 2 180 mm, Eigenmasse 27,2 t, Grenzlaster s/D 107,8 t, ss/D 92,8 t, DG-BA Y 25 Ls(s)₁, Brems-BA KE-GP-A (K) 3x12" [Cosid 810], Hersteller ASTRA/Arad-RO, Bj. 2007, Halter ERR/Duisburg, EVU B Cargo (= 6437D0)



eFoto: Rudolf Ossig

Abbildung 214: 33 88 **B-ERR** 496 2 034-3 **Sggmrss**⁹⁰ European Rail Rent (Type 6437 D0) 13.03.2007 Bebra**D****80**

Sggmrss⁹⁰ **33 80 D-ERR 4961 029-2 bis 253-8**: weitere 225 Gelenkwagen wie 33 88 **B-ERR** 4962 000 ... ebd. sind in Auslieferung an (Wagen-)Halter ERR (siehe auch Abbildung 214). [ROB, ERR]

	11. Internationale Fachmesse für Logistik, Telematik und Verkehr Neue Messe München 12. – 15. Juni 2007 11th International Trade Fair for Logistics, Telematics and Transport	Messe München GmbH Messegelände 81823 München Germany Tel. (+49 89) 9 49-1 13 68 Fax (+49 89) 9 49-2 02 79 info@transportlogistic.de www.transportlogistic.de	

Ausschreibungen und Bekanntmachungen „Schienengebundene Güterwagen“

DB: 150 Drehgestell-Flachwagen mit Planenabdeckung annulliert

[03.07] DB AG, Technik/Beschaffung hat am 28.03.07 im Amtsblatt der EU die Bekanntmachung zur Weiterentwicklung, Fertigung und Lieferung von 150 Drehgestell-Flachwagen mit Planenabdeckung, verstellbarem Rungensystem und Stoßverzehreinrichtung annulliert (2007/S 61-074139). [EU-TED]

DB: Ausschreibung 300 Habbins + bis 400 (Option)

[03.07] DB AG, Technik/Beschaffung hat am 8.03. im Amtsblatt der EU die Weiterentwicklung, Fertigung und Lieferung von 300 Schiebewandwagen Habbins ausgeschrieben (2007/S 50-062350). **Option** bis zu 400 weitere Drehgestell-Schiebewandwagen ab 2009. **Parameter:** Lüp 23 900 mm, Drehzapfenabstand 18 360 mm, Ladelänge bis 22 640 mm, Ladebreite zwischen den Schiebewänden 2 820 mm, Ladebreite zwischen den Mittelsäulen 2 810 mm, Ladehöhe 2 800 mm, Ladefläche 63,8 m², Laderaum 170,0 m³, Eigenmasse ca. 27,0 t, V_{max.} 120 km/h, vorbereitet für die Aufnahme von verschieb- und verriegelbaren Trennwänden. [EU-TED]

ÖBB: 300 ACTS-Tragwagen + 200 (Option)

[03.07] ÖBB -Technische Services - Einkauf hat am 29.03. im Amtsblatt der EU die Entwicklung, Konstruktion, Fertigung und Lieferung von 300 ACTS-Tragwagen mit **Option** auf weitere 200 ACTS-Tragwagen ausgeschrieben. Alternativangebote sind zulässig. Ende Ausschreibungsdatum 11.05.2007 (2007/S 62-076334 + 2007/S 67-081043). [EU-TED]

ÖBB: 300 Tals + 200 Fals (Option)

[03.07] ÖBB -Technische Services - Einkauf hat am 14.03. im Amtsblatt der EU die Entwicklung, Konstruktion, Fertigung und Lieferung von 300 Stück Schüttgutwagen Gattung Tals für das Ladegut Kohle⁵⁷⁾ ausgeschrieben (2007/S 53-065804). **Option:** weitere 200 Stück Schüttgutwagen Gattung Fals für Ladegut Erz und Kohle. Keine Parameter-Vorgaben. Ende Ausschreibung: 5.04.07 [EU-TED]

DB: Ausschreibung über 500 Shimmns plus 300 (Option)

[04.07] DB AG, Technik/Beschaffung machte am 20.04.07 im Amtsblatt der EU einen Lieferauftrag über die Weiterentwicklung, Fertigung und Lieferung von 500 vierachsigen Coiltransportwagen mit öffnungsfähigem Planendach der BA Shimmns bekannt. Plus zwei **Optionen** über insgesamt bis zu 300 Shimmns zur Lieferung in den Jahren 2010 und 2011. (2007/S 80-098238). Schlusstermin Angebotseingang 8.05.07, Laufzeitbeginn 1.07.08. **Parameter:** Lüp 12 040 mm, Drehzapfenabstand 7 000 mm, Radsatzlast 22,5 t, Beladelänge 10 795 mm, Ladebreite 2 410 mm, Eigenmasse max. 22,5 t, V_{max.} 120 km/h. Die Wagen sind mit einem öffnungsfähigen Planendach und mit Lademulden mit verstellbaren Festlegearmen für den Transport von Blechrollen auszurüsten. [EU-TED]

DB: 460 Laaers + 2x bis 250 Einheiten (Option)

[05.07] DB AG, Technik/Beschaffung machte am 2.05.07 im Amtsblatt der EU einen Lieferauftrag über die Weiterentwicklung, Fertigung und Lieferung von 460 vierachsigen Doppelstock-Autotransportwageneinheiten der Bauart Laaers für den Transport von Pkw, Van und Geländewagen im nationalen und internationalen Verkehr bekannt. Plus zwei **Optionen** über jeweils bis zu 250 Laaers zur Auslieferung 2010/2011. (2007/S 86-105822). **Parameter:** Lüp 31,0 m, RSL mind. 16,0 t, Eigenmasse max. 32,0 t, Ladelänge untere Ladeebene mind. 30 070 mm, obere Ladeebene mind. 30 550 mm, Durchfahrbreite untere Ladeebene mind. 2 950 mm, obere Ladeebene mind. 2 750 mm. Angebotsschlussstermin 22.5.07, Laufzeitbeginn 1.08.08 [EU-TED]

JP: Lieferung von 1 100 Neubau-Güterwagen Gattungen H, R und E

[05.07] Die Serbischen Eisenbahnen (JP "Železnice Srbije") haben am 11.05.07 im Amtsblatt der EU die Lieferung von insgesamt 1 100 Neubau-Güterwagen in 5 Baulosen ausgeschrieben (2007/S 90-111215).

- (1) **200** Habbillns(-z): Güterwagen mit 4 Radsätzen und dreiteiligen Aluminium-Schiebewänden, 22,5 t RSL
- (2) **150** Regnss(-z): Drehgestellflachwagen mit klappbaren Seitenborden und für den Transport von Ct. eingerichtet für 22,5 t RSL
- (3) **200** Eanoss(-z): offener Güterwagen mit 4 Radsätzen und Stahlfußboden für 22,5 t RSL
- (4) **300** Eanoss: offener Güterwagen mit 4 Radsätzen und Holzfußboden für 22,5 RSL⁵⁸⁾
- (5) **250** Eanoss(-z): offener Güterwagen mit 4 Radsätzen und Holzfußboden für 22,5 RSL

Die Angebote können sich sowohl auf ein Einzellos als auch auf mehrere Baulose beziehen und den Neubau bewährter Serienwagen, keine Prototypen, anbieten. Angebotsende: 29.06.07. [EU-TED]

⁵⁷⁾ „Tals“ ausdrücklich durch RCA am 28.03.07 bestätigt!

⁵⁸⁾ der Unterschied zwischen (5) Eanoss(-z) und (4) 300 Eanoss ist aus der Angebotsbeschreibung nicht erkennbar.

Editorial ... speziell einer 20 Jährigen gewidmet!

Liebe Leserin, lieber Leser!

20 Jahre **GÜTERWAGEN-CORRESPONDENZ/GUETERWAGEN-CORRESPONDENZ** ist eine ziemlich lange Zeit für ein Nischenprodukt. Zu den Beweggründen und den Voraussetzungen dieses Projekts „Güterwagen-Korrespondenz“ sehen/lesen Sie bitte Seite 118, dort ein „Faksimile“ des Deckblatts der „No. 1/1988 ... Juni 1988“. Übrigens betrug (nicht Betrug!) die Schutzgebühr für 14 Seiten 2,40 DM je „No“. Erscheinen war „nach Bedarf“ (genauer: wenn ich Zeit und genügend Infomaterial hatte) angekündigt. 1 Jahr später, Juni 1989, Nr. 7 - 3/89, erschien im Impressum eine neue Spalte: „Ständige Mitarbeiter“. Dort sind aufgeführt Klaus *Heidt* und Klaus *Kirsch*, beide auch heute noch Ständige Mitarbeiter, sowie Per Topp *Nielsen* und



Paul *Scheller*. Übrigens: Kontonummer und Bankleitzahl sind auch 20 Jahre alt, obwohl der Name (und Eigentümer) der Bank in Düsseldorf mehrfach gewechselt hat. Redaktionsort war anfänglich Meerbusch (Langst-Kierst), im 5. Jg., ab Nr. 27 - 2/1992, Düsseldorf (Stockum), und im 13. Jg., Nr. 72/73 - 1/2000, Berlin.

Die DB war zum Gründungszeitpunkt und viele Jahre danach noch die oft gescholtene „Behördenbahn“, aber sie war stolz auf Ihre Dienstleistungen und Produkte und ihre Mitarbeiter identifizierten sich mit ihr. Nicht Speditions-Kaufleute ohne Bindung zum Produkt, zur Dienstleistung „Eisenbahn!“ „Corporate Identity“ wurde gelebt und nicht verkopft übergestülpt! Das Bundesbahnzentralamt Minden (BZA Minden) gab Jahrespressekonferenzen und präsentierte neue Güterwagen, es gab Fotos (vom BZA-Fotografen Gerd *Krieger*, meistens anonymisiert) und technische Beschreibungen. Gerne gaben die Fachreferate - auch der Hauptverwaltung - direkt technische Auskünfte. Die BZA-Pressestelle war nur beteiligt, wenn man nicht genau wusste, wer womit befasst war. Und „Frankfurt“, die DB-Zentrale (Hauptverwaltung), hatte für den Güterwagenbereich Dezernenten, die selber publizierten und auch direkt Auskünfte zu technischen und betrieblichen Fragen gaben. Selbstverständlich erhielt die **G-C** auf Wunsch die monatlichen(!) Wagenbestandsverzeichnisse einschließlich angemieteter und vermieteter Wagen sowie -Wagenverzeichnisse. Es gab Einladungen zu Fachkonferenzen und Fahrzeugschauen, auch im Ausland (Frankreich, Dänemark, Schweiz), und die DB übernahm z.T. sogar die Eisenbahnfahrtkosten. Die Ergebnisse dieser offenen Informationspolitik sind in vielen Ausgaben der **G-C** nachzulesen.

Heute muss alles über die Railion-Presseabteilung Mainz bzw. DB-Presseabteilung Berlin laufen, fast alles an Technik ist streng geheim, wie weiland bei der KPEV, speziell Wagennummern-Reihen. Und dass, obwohl doch dafür jetzt das EBA (Behörde, Öffentlichkeit, **Informationsfreiheitsgesetz!**?) zuständig ist.

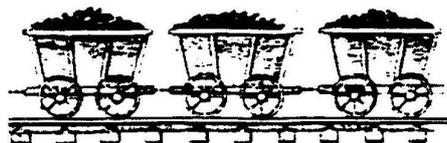
Man bittet bei der DB für diese Informationsverhinderungspolitik „um Verständnis wegen der Wettbewerber“ und reagiert oft ungehalten auf nochmalige Nachfragen. Ab und zu gibt es allerdings doch noch die eine oder andere Fachauskunft... Und man hat dort kein Verständnis dafür, dass ich kein Verständnis für diese Informationspolitik habe. So war mir noch vor ca. 2 Jahren ausdrücklich zugesichert, dass ich weiterhin die Jahreswagenbestandsverzeichnisse zur Information erhalte und daraus jeweils spezielle Angaben veröffentlichen dürfe. Dafür musste ich mich allerdings verpflichten, keine Gesamtwagenbestandsverzeichnisse zu veröffentlichen. Ich habe mich zwar daran gehalten, trotzdem wurde mir der Zugang zum Gesamtwagenverzeichnis ersatzlos gestrichen und die Angaben zu einzelnen Bauarten-Wagennummern-Reihen ... sind wohl auch gestrichen!? Seit vielen Jahre kaufe ich (für viel Geld) die Merkbücher für Güterwagen (DV 939 05, DS 939 05, Merkblätter 93905, dto. Verzeichnis Tiefladewagen), es scheint, als ob diese zukünftig auch nicht mehr an Dritte abgegeben werden (letzter Nachtrag 1.04.2005)... Und diverse kooperative Techniker von Waggonbaufirmen, DB-Werken und -Waggonverleihfirmen sind ausgeschieden oder haben „Sprechverbot“ an Dritte = **G-C**. Es gibt allerdings auch Positives zu vermelden: namentlich B Cargo, CFL Cargo und AAE sowie verschiedene Waggonverleiher/-hersteller, was sich in der **G-C** niederschlägt (ebd.)

Glück auf! Gut Rost! Niedrige dB (2007!) Oder-wie-auch-immer: viel Freude beim Lesen wünscht Ihnen,
Ihr


Detlef Perner

Berlin, 18. Mai 2007

GÜTERWAGEN-



No. 1/1988

CORRESPONDENZ

Liebe Güterwagenfreundin (?), lieber Güterwagenfreund!

Schon wieder eine Veröffentlichung für Eisenbahnfreunde und dies angesichts - nein, gerade wegen (!) - einer inflationsartig wachsenden Zahl von Eisenbahnzeitschriften - die damit gleichzeitig unbezahlbar werden.

Die Lokomotive, sie vor allem "bewegt" die Eisenbahn(-freunde). Zu bewegen sind aber Wagen. Und was mich "bewegt" (diese GÜTERWAGEN-CORRESPONDENZ herauszugeben) sind Güterwagen. Güterwagen sind übrigens älter als Lokomotiven und Personenwagen ... Die GÜTERWAGEN-CORRESPONDENZ will sich auf Güterwagen(technik) und "Correspondenz" (= Informationsaustausch, "Briefwechsel") darüber und dazu konzentrieren. Dabei unterstellt der Herausgeber nicht nur ein allgemeines Interesse an Güterwagen sondern verallgemeinert zugleich, vielleicht unzulässigerweise (?!), seine Erfahrungen bei der Informationsbeschaffung. Mit der GÜTERWAGEN-CORRESPONDENZ soll ein Forum zum Austausch von Informationen zum Thema Güterwagen, sowohl historischer als auch aktueller Natur geschaffen werden. Diskussion, Korrektur und Ergänzung der Informationen müssen wesentlicher Bestandteil der GÜTERWAGEN-CORRESPONDENZ sein: Sie sind hiermit zur Mitarbeit eingeladen!

Natürlich läßt ein Feierabendinteresse keine Zeit für ein regelmäßiges Erscheinen. Erscheinen ist nach Bedarf und vorliegenden Manuskripten und Informationen geplant. Inwieweit die (äußere) Form zukünftig professionalisiert werden kann, hängt wesentlich von einer stabilen, berechenbaren Zahl von Interessenten, Mitarbeitern ("Correspondenten") und Förderern ab. Bitte beachten Sie dazu die letzte Seite.

Neben speziellen Beiträge werden Literatur- und Informationshinweise einen regelmäßigen Anteil der GÜTERWAGEN-CORRESPONDENZ ausmachen.

Eine gewisse Konkurrenz könnte zu dem "Rundschreiben für Wagenfreunde - KUPPLUNG" entstehen. Konkurrenz belebt das Geschäft, das keines sein will, nicht! Wer aber die ersten 8 Ausgaben der KUPPLUNG kennt, weiß, daß dort die Akzente anders gesetzt werden. Dort interessieren vor allem historische Informationen mit dem Schwerpunkt Personenwagen.

Glück auf! Gut Rost! Oder-wie-auch-immer: viel Freude beim Lesen wünscht Ihnen,

Ihr

Detlef Perner

Langst-Kierst, Juni 1988

PS.: Nicht vergessen: Ihre Unterstützung ist die Voraussetzung für zukünftige GÜTERWAGEN-CORRESPONDENZen!

Herausgeber: Dr. Detlef Perner
Schützenstraße 67c, Langst-Kierst,
D-4005 Meerbusch 3



Alle Beiträge unterliegen einem Copyright !