

railmail

AUSGABE/ISSUE 3/08 Informationen der Transpetrol Gruppe/News from Transpetrol Group www.transpetrol.de

KNOW-HOW

02 SEITE PAGE**Faszination Lokomotive:
das Herzstück im Schienen-
güterverkehr****Fascination of locomotives:
Heart of rail freight transport**

SERVICE

05 SEITE PAGE**Disponenten der Transpetrol
erhalten intensive Schulung
rund um den Bahnbetrieb****Planners at Transpetrol
underwent intensive training
in the rail operations area**

COMPANY

06 SEITE PAGE**VTG-Geschäftsbereich Schie-
nenlogistik: erstes internatio-
nales Treffen in Hamburg****VTG Rail Logistics Division:
First international meeting
in Hamburg**

*Bernd Nawitzky, Bereich
Unternehmensentwicklung
Bernd Nawitzky, corporate
development area*

Dear readers,

Liebe Leserinnen und Leser,

seit dem 28. Juni 2007 ist unser Mehrheitsgesellschafter VTG AG börsennotiert und seit einigen Wochen sogar im SDAX gelistet. Der Börsengang der VTG hat natürlich auch Auswirkungen auf die Transpetrol – wir stehen nun einerseits mehr im Fokus der Öffentlichkeit, können aber andererseits unsere Position als Schienenlogistiker innerhalb der VTG Gruppe ausbauen und stärken.

Im Mai dieses Jahres fand zum ersten Mal ein von Transpetrol initiiertes europäisches Treffen des VTG-Geschäftsbereiches Schienenlogistik statt. Auf den Seiten 6 und 7 erwartet Sie in dieser Ausgabe hierzu ein Bericht. Spätestens seit diesem Treffen ist allen Beteiligten deutlich geworden: Die Transpetrol Gruppe arbeitet heute in einem starken europäischen Verbund von Schienenlogistik-Experten mit vielen kundenorientierten, erfolgreichen Geschäftsmodellen. Die daraus entstehenden Wachstumsmöglichkeiten wollen wir konsequent nutzen.

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen eine spannende Lektüre.

Beste Grüße

Our majority shareholder VTG AG has been listed on the stock exchange since June 28th, 2007 and even in the SDAX for some weeks. The IPO of VTG naturally also affects Transpetrol – we are now more in the public eye, but on the other hand can expand and strengthen our position as a provider of rail logistics services within VTG Group.

A European meeting of the VTG Rail Logistics Division initiated by Transpetrol was held for the first time this May. A report on this event is given on pages 6 and 7 of this issue. Since this meeting at the latest, all participants have appreciated that Transpetrol Group operates today in a powerful and European association of rail logistics experts with many customer-oriented, successful business models. We want to make the most of the resulting opportunities for growth.

With this in mind, here's wishing you a pleasant read of this "railmail".

Best regards,

Bernd Nawitzky

02 KNOW-HOW

Faszination Lokomotive: Masse mal Beschleunigung

Sie ist das produktive Herzstück im Schienengüterverkehr: die Lokomotive. Je nach Einsatzbereich erfüllt sie unterschiedlichste Traktionsanforderungen, der Fokus liegt dabei immer auf Effizienz und Zuverlässigkeit.

Im europäischen Schienengüterverkehr werden entweder Lokomotiven mit Verbrennungsmotor oder elektrische Lokomotiven eingesetzt. Aufgrund der höheren Leistungsfähigkeit und der Effizienz im Energieverbrauch wird heute wenn möglich hierfür bevorzugt die E-Traktion eingesetzt. Heute sind in vielen Ländern die Hauptstrecken und die wichtigsten Bahnhofsgleise mit Fahrleitungsanlagen zur elektrischen Energieversorgung ausgerüstet. Das bislang einzige Land der Welt mit nahezu hundertprozentigem Elektrifizierungsgrad seiner öffentlichen Eisenbahninfrastruktur ist gegenwärtig die Schweiz, weshalb in anderen Ländern, insbesondere für die Nutzung nichtelektrifizierter Strecken und Anschlussgleise (z. B. Ladeleise in Häfen oder Industrieanlagen), die Diesellokomotive nach wie vor unentbehrlich ist.

Zeitgemäße E-Loks verfügen in der Regel über robuste Drehstromantriebe, die durch eine moderne Leistungselektronik gesteuert

werden und mit einem Höchstmaß an Energieeffizienz die benötigten Zugkräfte auf die Schiene bringen. Die Standardbaureihen vieler Eisenbahnverkehrsunternehmen haben vier Achsen und bewegen sich im Leistungsbereich von ca. 4500 bis 6500 kW (Abb. 1: BR 185 TRAXX r4c). Bei den Diesellokomotiven unterscheidet man zwischen Loks mit hydraulischer und solchen mit elektrischer Leistungsübertragung, wobei zumindest in Deutschland für Loks kleinerer und mittlerer Leistungsklassen eine Tendenz zur dieselhydraulischen und für größere Leistungen zur dieselektrischen Lösung besteht. Die Übergänge sind hier durchaus fließend. Alle modernen Diesellokomotiven werden streng nach Aspekten der Energieeffizienz und Umweltfreundlichkeit konstruiert, z. B. mit Abgaspartikelfiltern und Systemen zur Reduktion des Geräuschpegels. Im Rangierdienst eingesetzte Diesellokomotiven verfügen oft über eine Funkfernsteuerung, was einen optimierten Personaleinsatz ermöglicht.



Abb. 1:
Zweissystem-E-Lok BR 185 der
rail4chem

Ill. 1:
Two-system BR 185 E-locomotive
of rail4chem



Abb. 2: Dieselelektrische Streckenlokomotive „Class 66“ der HGK (EMD JT 42 CWR, Leistung: 2420 kW) III. 2: “Class 66” diesel-electric mainline locomotive of HGK (EMD JT 42 CWR, capacity: 2.420 kW)

Bei aller Modernität darf man aber auch die eingesetzten Dieselfahrzeuge älterer Generationen nicht vergessen, die als „Arbeits-tiere“ im Rangier- und Zugfuhrdienst zuverlässig im Dienst stehen und sukzessive den Anforderungen entsprechend modernisiert werden. Die auf amerikanischen Baugrundsätzen basierende dieselelektrische Lokomotive der Reihe „Class 66“ (Abb.2) entspricht zwar nicht ganz dem aktuellsten Stand der Technik, ist jedoch äußerst robust, zuverlässig und leistungsstark, wird immer noch produziert und international bei privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen eingesetzt.

Als großes Hemmnis im grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr Europas gelten sowohl die technische Inhomogenität der Schieneninfrastruktur (beispielsweise unterschiedliche Zugsicherungs- und Stromsysteme) als auch die nationalstaatlich verschiedenen Rechtsvorschriften. Das Thema der Interoperabilität,

also der möglichst umfassenden internationalen Einsetzbarkeit von Schienenfahrzeugen, rückt mit der zunehmenden Internationalisierung des Geschäftes in den Fokus vieler Eisenbahnverkehrsunternehmen. Gremien der Europäischen Union haben bereits verschiedene rechtliche und technische Rahmenbedingungen definiert, die für EU-Mitgliedsstaaten verbindlich sind. Bis zur Realisierung eines wirklich homogenen europäischen Eisenbahnnetzes ist es jedoch noch ein langer Weg. Auf diese Lösung kann die europäische Transportwirtschaft nicht warten. Vermehrt kommen darum interoperable Lokomotiven zum Einsatz, welche (vielfach erst nach umfangreichen technischen Anpassungen und aufwendigen Zulassungsverfahren in den einzelnen Ländern) grenzüberschreitend eingesetzt werden dürfen. Dadurch wird der sonst erforderliche Lokwechsel an den Grenzen vermieden, was zu einer erhöhten Wirtschaftlichkeit und Zuverlässigkeit der Transportkette führt.

The fascination of railway locomotives hauling cargo at speed

The locomotive is the productive heart of rail freight transport. Depending on the deployment area, locomotives meet a very wide range of haulage requirements, with the focus always being on efficiency and reliability.

Locomotives powered by an internal combustion engine or electric locomotives are used in the European rail freight transport sector. Electric locomotives are now preferred where possible for freight transport because of their higher performance and energy efficiency. Nowadays the principal routes and most important station tracks in many countries have overhead contact systems for electricity supply. However, the only country in the world with an almost 100% electrified public rail infrastructure is at the moment Switzerland,

so elsewhere diesel locomotives remain indispensable particularly for non-electrified routes and sidings (e.g., loading tracks in ports or industrial plants).

E-locomotives today generally have robust three-phase drives controlled by advanced high performance electronics that with a maximum of energy efficiency bring the required tractive forces on to the

(Contd. on next page)

The fascination of railway locomotives hauling cargo at speed

rail. The standard series of many rail freight companies have 4 axles and a performance range of approx. 4,500-6,500 kW (III. 1: BR 185, TRAXX r4c). A distinction is made between diesel locomotives with hydraulic or electric power transmission. At least in Germany, there is a trend towards diesel hydraulic locomotives for low and medium outputs and the diesel electric solution for higher levels, although there are certainly no hard and fast boundaries in this respect. All modern diesel locomotives are designed strictly in accordance with the dictates of energy efficiency and environment protection and are equipped with e.g. exhaust gas particle filters and systems for noise reduction. Diesel locomotives used for shunting often have radio remote control, which makes it possible to optimise personnel deployment.

All the latest equipment may be very impressive, but we should not forget the locomotives of older generations, which as hardy “work-horses” reliably perform shunting operations or provide train haulage and regularly undergo modernisation to keep up with requirements. The Class 66 diesel electric locomotives based on American design principles (III. 2) are admittedly not entirely state-of-the-art technology, but they are extremely robust and powerful

units and are still produced and widely deployed internationally by private-sector rail freight companies.

The lack of a technically uniform rail infrastructure (e.g., dissimilar train control and electrical systems) as well as differences in legal regulations between the various countries are seen as major obstacles to cross-border rail freight transport in Europe. With the increasing internationalisation of business, the subject of interoperability – the international deployment of rail vehicles with as few restrictions as possible – is becoming a crucial concern for many rail freight companies.

EU bodies have already defined various legal and technical parameters that are binding for EU member states. The creation of a truly homogenous European rail network is nevertheless still a long way off. But the European transport sector cannot wait for this solution, so interoperable locomotives are being increasingly used. These are permitted for cross-border services (in many cases only after extensive technical adjustments and elaborate approval procedures in the individual countries), thus avoiding the need to change engines at borders and boosting the cost-efficiency and reliability of the transport chain.



Diesellokomotiven kommen auch auf elektrifizierten Strecken zum Einsatz, z. B. bei grenzüberschreitenden Verkehren in die Niederlande. Diesel locomotives are also deployed on electrified routes, e.g. for cross-border services to the Netherlands.

05 SERVICE

Schulung rund um den Bahnbetrieb

Mehrere Mitarbeiter des Transpetrol Service Centers wurden in den vergangenen Wochen zum Thema „Bahnbetrieb“ intensiv geschult. Neben der Behandlung von umfangreichen Regelwerken, Grundlagen der Trassenbestellung sowie Notfallmanagement wurde der Bahnbetrieb auch in der Praxis geübt.



Für die Disposition von Schienengüterverkehren ist bahnbetriebliches Wissen unerlässlich.
Knowledge of rail operations is essential for planning rail freight services.



Bärbel Buss, Teamleiterin Service Center Hamburg
Bärbel Buss, team head at Service Center Hamburg

„Um eine speditionelle Dienstleistung zuverlässig und mit hoher Qualität erbringen zu können, muss ein Disponent umfangreiches bahnbetriebliches Wissen haben“, so Bärbel Buss, Teamleiterin im Service Center Hamburg. „Es genügt nicht, nur aus der Theorie zu wissen, wie ein Stellwerk funktioniert. Man sollte es auch einmal besichtigt haben, das Gleiche gilt für Rangieren und Signalkenntnisse.“

So konnten die Disponenten während der Schulungsmaßnahme am Loksimulator eine Lok nach Signal fahren und dank der computeranimierten Simulation eine komplette Zugfahrt absolvieren. Für die

tägliche Arbeit im Service Center ist eine solche Schulung sehr hilfreich. Unregelmäßigkeiten im Transport, Verzögerungen und Störungen können besser und schneller erkannt werden, weil man innerlich „viel näher am Geschehen dran ist“ und das Ineinandergreifen der Prozesse im Bahnbetrieb intensiver verfolgen kann. Gleichzeitig können die Disponenten an der Lösung von operativen Aufgabenstellungen aktiv mitarbeiten. Ziel ist es, den Prozess der Transportabwicklung zu beschleunigen und zu vereinfachen und auch die internationale Zusammenarbeit mit Leistungspartnern noch professioneller begleiten und steuern zu können.

Training for rail operations

Several planners from Transpetrol's Service Center underwent intensive training in the rail operations area in recent weeks. Apart from dealing with comprehensive sets of rules, the principles of line ordering and emergency management, they covered the practical aspects of rail operations.

“A planner must have a comprehensive knowledge of rail operations in order to provide an efficient and reliable forwarding service,” explains Bärbel Buss, team head at Service Center Hamburg. “It's not enough to know just in theory how a signal box functions. You should have also seen it, and the same applies to shunting and signals.”

While training on the locomotive simulator, the planners were thus able to operate a locomotive complying with the various signals and, thanks to the computer animated simulation, complete an entire

train journey. Such training is very helpful when performing the daily work in the Service Center. Irregularities in a transport service, delays and breakdowns can be identified better and faster when the planner is mentally “much closer to what's going on” and can follow the interacting of processes in the rail operations more intensively. The planners can also actively contribute to the solution of operative tasks. The aim is to speed up and simplify the transport handling process and enable staff to accompany and manage international cooperation with service partners more professionally.

06 COMPANY



Erstes „Rail Logistics Meeting“ in Hamburg

Am 23. Mai 2008 trafen sich die internationalen Vertreter des VTG-Geschäftsbereiches Schienenlogistik zum ersten „Rail Logistics Meeting“ in Hamburg. Die Transpetrol Gesellschaften in Deutschland, Österreich und Polen sowie die Transporteinheiten der VTG France, VTG España und VTG Italia bilden gemeinsam den Geschäftsbereich Schienenlogistik innerhalb der VTG Gruppe.

Ziel des ersten Meetings war es, sich auf die Gewinnung internationaler Kunden und die Ausschöpfung des Potentials in den europäischen Wachstumsmärkten gemeinsam einzustellen. Erfolgreiche Transportmodelle, wie beispielsweise das Modell des Flüssiggas-Wagenpools der Transpetrol für Deutschland und Benelux oder das vor zwei Jahren erfolgreich implementierte verkehrsträgerübergreifende Transportmodell der VTG France, das die Belieferung von fünf LPG-Tanklagern per Schienen-, aber auch per Straßentransport beinhaltet, sollen langfristig auch in anderen Ländern angeboten werden.

„Wie können wir den VTG-Geschäftsbereich Schienenlogistik in Europa ausbauen und stärken? Wie kann die Zusammenarbeit der Mitglieder untereinander gefördert werden?“ Diese und weitere Fragen waren Thema des ersten Meetings, erläutert Bernd Nawitzky, der bei Transpetrol im Bereich Unternehmensentwicklung die Zusammenarbeit innerhalb des Geschäftsbereiches Schienenlogistik koordiniert und steuert.

„Um die internationale Zusammenarbeit mit Bahnen und Verladern auszubauen und qualitativ zu verfeinern, benötigt man als Logistikdienstleister einen zuverlässigen Partner im jeweiligen Land, mit dem man Informationen und vor allem Erfahrungen austauschen kann“, so Bernd Nawitzky. „Wir haben im Bereich der Transporte von biogenen Kraftstoffen schon erhebliche Synergieeffekte durch die Zusammenarbeit erzielt. Wir wollen auch gemeinsam betrachten, inwiefern es sinnvoll und möglich ist, für diesen Güterbereich internationale Wagenpools zu schaffen.“ Ein weiteres Beispiel für die internationale Zusammenarbeit ist der Plan, Ganzzugverkehre zwischen Frankreich und Deutschland/Südosteuropa im Verbund zu



Bernd Nawitzky steuert bei Transpetrol die Zusammenarbeit innerhalb des VTG-Geschäftsbereiches Schienenlogistik.

Bernd Nawitzky manages at Transpetrol cooperation within the VTG Rail Logistics segment.

Der VTG-Geschäftsbereich Schienenlogistik

Transpetrol Gruppe (D, P, A)
VTG France Transport
VTG España Transport
VTG Italia Transport

organisieren und anzubieten. Die Stärken des Transpetrol-Netzwerkes sollen mit den Marktkenntnissen der VTG France kombiniert und den Kunden verlässliche grenzüberschreitende Blockzug-Lösungen offeriert werden.

Mit dem ersten Treffen ist ein Schritt getan, um sich besser kennenzulernen und um ein langsames, gesundes Wachstum in der Zusammenarbeit zu generieren.



First “Rail Logistics Meeting” in Hamburg

The representatives of the VTG segment Rail Logistics met in Hamburg for the first international “Rail Logistics Meeting” on May 23rd 2008. The Transpetrol companies in Germany, Austria and Poland along with the transport units of VTG France, VTG España and VTG Italia together form the Rail Logistics segment within VTG Group.

The aim of the first meeting was to work out ways of cooperating to attract international customers and make the most of the potential in the European growth markets. Successful transport models, such as that of the Transpetrol liquefied gas wagon pool for Germany and Benelux or the transport model of VTG France successfully implemented two years ago involving supplying five LPG tank farms by rail as well as by road, are also to be offered in other countries in the long term.

How can we expand and strengthen the VTG segment Rail Logistics in Europe? How can cooperation among members be promoted? These and other issues were discussed at the first meeting, explains Bernd Nawitzky, who coordinates and manages cooperation within the Rail Logistics segment in the corporate development area at Transpetrol.

“To expand and improve the quality of international cooperation with railways and shippers, you need to have a reliable partner in the specific country as logistics service provider with whom you can exchange information and above all share experience,” states Bernd Nawitzky. “We have already been able to achieve considerable synergy effects with cooperation in the area of biogene fuel transport services. We also want to see whether it might be possible to create effective international wagon pools for this freight area.” Another example for international cooperation is the plan to organise and offer block train services between France and Germany/South-Eastern Europe on a joint basis. The strengths of the Transpetrol network are to be combined with the market expertise of



*Internationale Runde: die Teilnehmer des ersten „Rail Logistics Meetings“.
International gathering: Participants of the first “Rail Logistics Meeting”.*

VTG Division Rail Logistics Transpetrol Group (D, P, A)
VTG France Transport
VTG España Transport
VTG Italia Transport

VTG France so that customers can be offered effective crossborder block train solutions.

The first meeting enabled the participants to get to know one another better and work towards achieving sound, healthy growth for the cooperation.

08 NEWS

13. „VTG Open“-Tennisturnier

Am 7. Juni 2008 fand in Bitterfeld (nahe Leipzig) das 13. „VTG Open“-Tennisturnier statt, an dem zahlreiche Transpetrol- und VTG-Mitarbeiter sowie Kunden der VTG und der Transpetrol teilnahmen. Bei schönstem Sonnenschein und bester Stimmung traten die Teilnehmer nach dem Losverfahren gegeneinander an.

Herzlichen Glückwunsch den Gewinnern!

13th “VTG Open” tennis tournament

The 13th “VTG Open” tennis tournament, in which numerous VTG and Transpetrol employees and VTG as well as Transpetrol customers also participated, was held in Bitterfeld (near Leipzig) on June 7th 2008. In perfect sunshine and an equally sunny mood, players were selected for matches on a lottery basis.

Congratulations!



Die Gewinner der „VTG Open“ 2008, And the winners are:
1. Platz, 1st: Miroslav Hlavna, Zelos.s.r.o (links, left) und Oswald Brandstetter, Zelos.s.r.o (2. von rechts, 2nd from right); **2. Platz**, 2nd: Vladimir Pohl, SpediTrans (2. von links, 2nd from left) und Petr Svab, SpediTrans (rechts, right)



Christin Struck
(Transpetrol Hamburg)



Johannes Marg
(Transpetrol Hamburg)

Personal News Staff news

Seit Anfang Juni unterstützt **Christin Struck** bei Transpetrol in Hamburg das Back Office Team im Bereich TP-Train. **Johannes Marg** ist seit Anfang September ebenfalls im Bereich TP-Train tätig und verstärkt das Angebotsteam. Seine Schwerpunkte werden auf der Kalkulation und Produktionsvorbereitung von Ganzzugverkehren sowie auf Projekten in Industriebranchen außerhalb der Transpetrol-Kernmärkte Mineralöl-, Chemie- und Flüssiggastransporte liegen.

Christin Struck joined the back office team in the TP Train area in Hamburg in early June. **Johannes Marg** also came to the TP Train area at the beginning of September to support the customer offer team. He will be focusing on costing and preparing provision of block train services as well as projects in industrial sectors outside Transpetrol's core markets of oil, chemical and liquid gas transport services.