

Informationen der Transpetrol/News from Transpetrol

AUSGABE/ISSUE 2/10

# RAIL MAIL

## Interview

Die Wirtschaftskrise und ihre Auswirkungen auf Transpetrol

The economic crisis and its effects on Transpetrol

Seite/Page **2**

## International

Vereinheitlichung des Zugsicherungs-systems noch in der Entwicklung

Standardisation of train control system still under development

Seite/Page **5**

## Company

Manfred Henneberg – seit 1970 bei BP und Transpetrol



Manfred Henneberg – at BP and Transpetrol since 1970

Seite/Page **7**

Dietmar Lonke, Leiter Vertriebssteuerung/TP-Logistics Head of Sales Management/TP-Logistics

## Liebe Leserinnen und Leser,

der langersehnte und nun schrittweise beginnende wirtschaftliche Aufschwung stellt Logistikunternehmen vor erhöhte Anforderungen. Die während der Krise neu akquirierten Aufträge unserer Kunden wollen nun ausgeführt werden, und zwar pünktlich, zuverlässig und wirtschaftlich. Als Logistikdienstleister spüren wir, wie wichtig die Lieferungen für unsere Kunden sind und welchen Stellenwert kurze Transportzeiten, Termintreue und reibungslose Prozessabläufe gerade in diesen Zeiten haben. Gleichzeitig stehen wir jedoch auch vor der Herausforderung, für Qualitätsprobleme und Waggonengpässe nachhaltige Lösungen zu finden. Lesen Sie mehr darüber auf den Seiten 2, 3 und 4.

Ich wünsche Ihnen einen schönen Sommer, beste Grüße

## Dear readers,

The upturn that we had long awaited is now gradually starting and increasing the requirements made on providers of logistics services. The orders of our customers newly acquired during the crisis now need to be carried out, punctually, reliably and cost-efficiently. As a logistics service provider, we are noticing the importance of the consignments for our customers and short transport times, delivery on schedule and smooth processes precisely at this time. However, we are also confronted by the challenge of finding long-term solutions to quality problems and wagon bottlenecks. Read more on this on pages 2, 3 and 4.

Dietmar Lonke

Here's wishing you a great summer. Best regards,

# Was hat die Wirtschaftskrise verändert?

Interview mit Gert Sieksmeyer und Dietmar Lonke



Die kontinuierliche Ansprache von potenziellen Neukunden zählt zu den Erfolgsfaktoren, die ein Unternehmen in Krisenzeiten stabilisieren und sicher durch die Krise führen können. Im vergangenen Jahr haben sowohl die bestehenden Kunden als auch die Mitarbeiter der Transpetrol ihre Verkaufstätigkeiten verstärkt. Im Rahmen der wirtschaftlichen Erholung können nun die Früchte in Form von steigenden Mengen an neuen Geschäften und Aufträgen geerntet werden. Nun gilt es, den Lieferverpflichtungen trotz komplizierter Rahmenbedingungen nachzukommen – mit hohen Anforderungen an den Logistikdienstleister.

## Herr Lonke, welche Konsequenzen spürt Transpetrol als Folge der Wirtschaftskrise und des nun spürbaren Aufschwungs?

**Lonke:** Unsere Kunden haben das vergangene Jahr auch genutzt, um Neugeschäft zu akquirieren. Dies haben wir an den vielen Anfragen gespürt. Die neuen Transportaufträge, die nun langsam hereinkommen, wollen zuverlässig erfüllt werden. Wir wissen um die Bedeutung dieser Transporte für unsere Kunden und spüren eine erhöhte Sensibilität, was Transportzeiten und Termintreue betrifft.

## Herr Sieksmeyer, welche Auswirkungen spüren Sie bei Ihren Lieferanten?

**Sieksmeyer:** Die großen Partnerbahnen waren während des Krisenjahres 2009 sehr stark mit Kostensenkungsmaßnahmen beschäftigt. Dies führte u. a. dazu, dass Loks und Waggons vermehrt stillgelegt wurden. Als die Wirtschaft Anfang 2010 wieder anzog,

konnten Aufträge aufgrund des nicht sofort einsetzbaren Equipments teilweise nicht sofort erfüllt werden. Außerdem kam es an einigen Stellen zu Qualitätsmängeln in der Transportabwicklung. Eine weitere Schwierigkeit besteht in der geringeren Waggonverfügbarkeit als Folge von Engpässen in den Werkstattkapazitäten und in der Verfügbarkeit von Radsätzen. Um die Sicherheit im Bahnverkehr weiter zu erhöhen, werden die Waggons vermehrt zu Untersuchungen und bei Bedarf zur anschließenden Instandsetzung in die Werkstätten gefahren. Alle am Schienengüterverkehr Beteiligten haben jedoch die Engpässe erkannt und arbeiten intensiv daran, die Mängel abzustellen.

## Wie wirkt sich diese Situation auf Transpetrol aus?

**Lonke:** Anziehende Transportmengen und der Wunsch nach Liefertreue auf Kundenseite passen nicht zu Qualitäts-

problemen und geringerer Waggonverfügbarkeit auf Lieferantenseite. Transpetrol ist hier stark gefordert, die gegensätzliche Entwicklung auszugleichen. Häufiges Nachhaken, eine intensivere Kommunikation und eine Lösungsfindung erhöhen den Betreuungsaufwand für die Verkehre. Das hohe Maß an persönlichem Engagement unserer Mitarbeiter sehen wir als ein wichtiges Erfolgskriterium für unser Geschäft an. Werkstattläufe sind nur bedingt zeitlich beeinflussbar, daher können Waggonengpässe nur teilweise aufgefangen werden. Zusätzlich kurzfristig angemietete Kesselwagen stellen eine Teillösung dar, außerdem kommt Transpetrol die Größe der eigenen angemieteten Flotte zugute.

**Sieksmeyer:** Es ist eine Tatsache, dass wir bei Verkehren mit privaten Traktionären einen größeren Einfluss auf die Qualität des Transports haben und die Verkehre besser steuern können. Da



„Das Jahr der Wirtschaftskrise war kein Krisenjahr für Transpetrol.“

“The year of the economic crisis was not a critical year for Transpetrol.”

Gert Sieksmeyer, Geschäftsführer Transpetrol  
Gert Sieksmeyer, CEO Transpetrol

wir jede Relation mindestens doppelt mit Leistungspartnern belegt haben, sind wir bei Qualitätsmängeln in der Lage, den Traktionspartner zu wechseln. Allerdings stellen wir mittlerweile auch bei den Privatbahnen spürbare Ressourcen-Engpässe fest.

#### Geht Transpetrol gestärkt aus der Krise?

**Sieksmeyer:** Ich möchte an dieser Stelle betonen, dass das Jahr der Wirtschaftskrise kein Krisenjahr für Transpetrol war, obwohl auch wir in einzelnen Bereichen Transportrückgänge gespürt ha-

ben. Unser Basisgeschäft hat sich stabil entwickelt, wir haben versucht, Wachstumschancen zu nutzen, bspw. durch den Erwerb des bahnologistischen Geschäfts der LOG-O-RAIL oder der Bräunert Eisenbahnverkehr GmbH & Co KG. Parallel haben wir durch Aufbau von neuen Partnerschaften, z. B. in der Türkei, an der Weiterentwicklung des Geschäfts gearbeitet und unsere internen Prozesse reviewt. Uns fehlen eher in der aktuellen Geschäftsentwicklung einige Mengen in den Blockzugverkehren, weil der Absatz der Mineralölge-

sellschaften rückläufig ist und daher die Vertragsmengen nicht erfüllt werden.

**Lonke:** Wir haben in den schwierigen Zeiten gespürt, wie wichtig eine hohe Kundenbindung ist. Wir haben Volumen durch Mengentrückgang, durch Schließung von Produktionswerken oder Wegfall von Lieferströmen gerade bei den Chemiekunden verloren, aber kaum durch Verdrängungswettbewerb. Für diese Treue danken wir. Insofern glaube ich, dass die Kunden unser Preis-Leistungs-Verhältnis wertschätzen.

## What has the crisis changed?

### Interview with Gert Sieksmeyer and Dietmar Lonke

Continuously approaching potential new customers is one of the factors helping to stabilise a company at times of crisis and enabling it to master hard times. Last year, both the existing customers and the employees of Transpetrol stepped up their sale activities. With the economy picking up, the fruits can now be harvested in the form of increasing volumes of new business and orders. Despite complicated parameters, the delivery obligations now have to be met – with high requirements being made on logistics service providers.

**Mr Lonke, what consequences is Transpetrol noticing as a result of the economic crisis and the upswing that is now evident?**

**Lonke:** Our customers also used the

past year to attract new business. We have noticed this by the many queries we received. The new orders now slowly coming in need to be reliably handled. We are aware of the signi-

ficance of these transport services for our customers and are registering increased importance being attached to transport times and prompt delivery.



„Wir spüren eine erhöhte Sensibilität unserer Kunden, was Transportzeiten und Termintreue betrifft.“

“We are registering increased importance being attached to transport times and prompt delivery among our customers.”

Dietmar Lonke, Leiter Vertriebssteuerung/TP-Logistics  
Dietmar Lonke, Head of Sales Management/TP-Logistics

**Mr Sieksmeyer, what impact are you noticing at your suppliers?**

**Sieksmeyer:** The big partner railways were very busy with reduction of costs during the critical year 2009. This led, for instance, to increasing withdrawals of locomotives and wagons. When the economy recovered at the beginning of 2010, orders could in some cases not be met immediately due to not instantly deployable equipment. There was also at some places poor quality in transport handling. Another problem is lower wagon availability as a consequence of bottlenecks in workshop capacities and availability of wheel sets. To make rail transport even safer, the wagons are increasingly taken to inspections and for subsequent repairs in the workshops where required. However, all parties involved in rail transport have recognised the bottlenecks and are working intensively on correcting the defects.

**How does this situation affect Transpetrol?**

**Lonke:** Increasing transport volumes and the need for prompt delivery on the part of customers are incompatible with quality problems and lower wagon availabi-

lity on the suppliers' side. Transpetrol is very much called on here to correct this mismatch. Frequent follow-ups, more intensive communication and solution finding increase the support required for services. We see our employees' high personal commitment as vital to the success of our business. Workshop runs can be influenced only to a certain extent in temporal terms, so wagon bottlenecks can be only partially averted. Rail tank cars additionally hired-in in the short term represent a partial solution, and Transpetrol benefits from the size of its own rented fleet.

**Sieksmeyer:** It's a fact that for transport services with private haulage operators we have a greater influence on quality and can manage the services better. As we have occupied each relation at least double with service partners, we can switch the haulage partner if there are quality defects. However, we have meanwhile identified considerable resource bottlenecks also at private railways.

**Is Transpetrol emerging strengthened from the crisis?**

**Sieksmeyer:** I'd like to emphasise at this point that the year of the economic crisis was not critical for Transpetrol, although even we noticed declines in transport volumes in individual areas. Our basic business has developed stably, and we have tried to take advantage of growth opportunities, including the acquisition of the rail logistics business of LOG-O-RAIL or Bräunert Eisenbahnverkehr GmbH & Co KG. Parallel to this, we have with establishment of new partnerships, e.g. in Turkey, worked on refining our business model and reviewed our internal processes. We currently tend to lack some volumes in block train services because sales of oil companies are declining and the contractually agreed quantities are thus not met.

**Lonke:** We noticed how vital customer loyalty is during the downturn. We lost volume with lower volumes ordered, plant closures or loss of supply streams particularly among chemical customers, but scarcely due to cutthroat competition. We are grateful for this loyalty. So I believe that customers appreciate the value for money we provide.

# Sicher über die Grenzen Europas

Der europäische Schienengüterverkehr erfolgt in einem engmaschigen und vielbefahrenen Netz. Im Unterschied zum Straßenverkehr, bei dem auf Sicht gefahren wird, fahren Züge im sogenannten Raumabstand unter Nutzung spezieller Leit- und Sicherungstechnik.

Historisch bedingt unterscheiden sich diese Systeme erheblich zwischen den Staaten innerhalb des vereinigten Europas. Diese Herausforderung für den internationalen Schienengüterverkehr soll in Zukunft mit einem einheitlichen System bewältigt werden.

Zugsicherungssysteme in Europa basieren auf sogenannten Blocks, das sind Gleisabschnitte, in denen sich jeweils nur ein Zug zur gleichen Zeit auf-

halten darf. Diese Blockabschnitte werden durch Signale gekennzeichnet und gesichert. Unter einfachen Betriebsbedingungen können dies mit Straßenverkehrszeichen vergleichbare Tafeln sein, meist sind es jedoch von Stellwerken gesteuerte Form- oder Lichtsignale, die dem Lokführer zeigen, ob und wie schnell er mit seinem Zug in den Blockabschnitt einfahren darf. Damit ein zu schnelles Fahren oder gar ein versehentliches Passieren haltzeiger Signale durch den Lokführer ausgeschlossen wird, sind sowohl die Gleisanlagen als auch die führenden Fahrzeuge eines Zuges (z. B. Loks, Steuerwagen etc.) mit Zugbeeinflussungseinrichtungen ausgerüstet, die den Zug zwangsweise bremsen können. Bei hohen Geschwindigkeiten oder bei sehr hoher Zugdichte wird die sogenannte linienförmige Zugbeeinflussung eingesetzt, bei der ein zentraler Steuercomputer die Fahrgeschwindigkeiten und den notwendigen Abstand der Züge untereinander errechnet. Displays in den Führerständen der Lokomotiven ersetzen dann die Signale an der Strecke.

Leit- und Sicherungstechnik ist ein komplexes Thema. Leider haben es die europäischen Staaten bis zur Jahrtausendwende versäumt, hierfür einheitliche Standards einzuführen und dafür vermehrt in individuelle Entwicklungen investiert. Die Vielfalt an unterschiedlichen Signalbildern in den ver-

schiedenen Ländern ist daher beeindruckend, denn es gibt neben den Hauptsignalen, die die Blockabschnitte begrenzen, noch eine große Zahl an Vor-, Zusatz- oder Rangiersignalen. Hinzu kommen gänzlich unterschiedliche Lösungen für die Zugbeeinflussung.

Um den grenzüberschreitenden Transport in Europa zu vereinfachen, soll in den nächsten Jahren eine Vereinheitlichung des Zugsicherungssystems erfolgen. Das „European Train Control System“ (ETCS) ist die vorgesehene Lösung hierfür, deren Entwicklung immer noch nicht ganz abgeschlossen ist. In verschiedenen Ländern sind bereits einige Strecken mit ETCS ausgerüstet, der Fokus liegt dabei auf internationalen Güterverkehrskorridoren. Der Weg zu einer flächendeckenden Einführung dieses Systems ist lang, und die notwendigen Investitionen in Strecken- und Fahrzeugausrüstungen sind hoch. Lokomotiven der Eisenbahnverkehrsunternehmen werden über lange Zeit zusätzlich zu ETCS weiterhin mit den althergebrachten Systemen ausgerüstet sein müssen, wenn sie flexibel einsetzbar sein sollen. Transpetrol ist im Schienengüterverkehr europaweit aktiv und verfolgt daher die weitere Entwicklung zur Einführung des ETCS besonders aufmerksam.



© Karl-Heinz Laube / pixello.de

# Reliable rail transport throughout Europe

European rail freight transport is based on a very closely meshed and heavily used network. Unlike in road transport, where vehicles drive “on sight”, trains operate in so-called distance spacing using special control and safety technology.



For historical reasons, these systems differ considerably between the countries within the “united Europe”. This challenge for international rail freight transport is to be met with a standardised system in future.

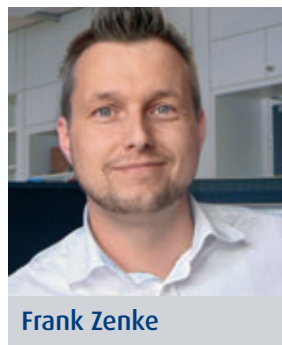
Train control systems in Europe are based on “blocks”, track sections in which only one train may operate at the same time. These sections are designated and secured by signals. Under simple operating conditions, this can be effected with panels comparable to road traffic signs, but mostly with semaphore or light signals controlled by signal boxes showing

the train driver whether or not he is allowed to enter the block section with his train and if so how fast. To eliminate the possibility of the train driver using excessive speed or even inadvertently passing stop signals, both the track systems and the leading vehicles of a train (locomotives, control trailers, etc.) are equipped with train control devices that can automatically brake the train. For trains travelling at high speeds or in the event of very high train density, streamlined liner train control is used based on a central controlling computer calculating the travel speeds and the distance the trains have to keep apart. Displays in the driver’s cabins of the locomotives then replace the signals on the route.

Control and safety technology is certainly a complex subject. Unfortunately, up to the turn of the millennium the European countries failed to introduce uniform standards for this and instead invested increasingly in individual developments. The wide range of different signal aspects in the various countries is thus impressive, as apart

from the main signals, which define the block sections, there are still many distant, additional or shunting signals. Then there are entirely different solutions for train control.

To simplify cross-border transport in Europe, train control systems are to be standardised in the next few years. The European Train Control System (ETCS) is the envisaged solution for this, but its development is still not entirely completed. In various countries some routes are already equipped with ETCS, the focus being on international freight transport corridors. It will take a long time to introduce this system comprehensively, and high investment is needed in routes and vehicle equipment. Locomotives of the rail freight companies will have to continue to be equipped with the established systems for a long time in addition to ETCS if they are to be deployable flexibly. Transpetrol is active in rail freight transport throughout Europe and is thus following particularly closely the further development towards the introduction of the ETCS.



Frank Zenke

## Personalnews Staff news

Frank Zenke verstärkt seit April 2010 als Disponent die Leitstelle der **Transpetrol Hamburg**.

Frank Zenke joined the Control Center of **Transpetrol Hamburg** as planner in April 2010.

## Seit 1970 bei BP und Transpetrol

Manfred Henneberg, Leiter TP-Train bei Transpetrol, feierte am 1. April 2010 sein 40-jähriges Dienstjubiläum.

Angefangen hat alles bei BP in Hamburg mit der Ausbildung zum Industriekaufmann in der Ölbranche, wo Manfred Henneberg auch bereits Einblick in die Öl-Logistik bekam – sowohl in der Zentrale als auch auf einer Tankanlage. Nach der Bundeswehrzeit arbeitete er zunächst im Bereich Logistikplanung, dort befasste er sich mit den unterschiedlichen Verkehrsträgern. In der Anfang 1987 erfolgten Gründung der Transpetrol als BP-eigene Bahnspedition und dem damit für ihn verbundenen Wechsel sah er damals nur eine von vielen Umorganisationen eines großen Konzerns, die vermutlich nur einige Jahre Bestand haben würde. Dennoch übernahm er mit großem Engagement den Aufbau und die Entwicklung der hauseigenen Spedition, die zu Beginn mit zwei Mitarbeitern startete. Schnell konnte der Kundenkreis erweitert werden, und auch die internationalen Transporte konnten mit Unterstützung des weiteren Shareholders Kühne & Nagel ausgebaut werden. Aus Transpetrol wurde im Laufe der



Manfred Henneberg erhält zu seinem Jubiläum eine goldene Anstecknadel, überreicht von Dr. Heiko Fischer, Vorstandsvorsitzender der VTG AG. Manfred Henneberg was presented with a golden pin badge by Dr. Heiko Fischer, CEO of VTG AG, to mark his anniversary.

Jahre ein expandierendes und florierendes Speditionsunternehmen. Immer wieder hat es neue Herausforderungen gegeben, wie z. B. die Wiedervereinigung Deutschlands und die Liberalisierung des Güterverkehrsmarktes. Damit wandelte sich auch die Rolle der Bahnspedition immer wieder.

Die Anpassung an die veränderte Marktsituation hat hohe Anforderungen an

Transpetrol, aber auch an die Kunden gestellt. Nur mit deren Unterstützung und Bereitschaft, Neues zu wagen, war die strategische Neuausrichtung möglich. „Ich möchte daher unseren Kunden meinen Dank aussprechen – dafür, dass sie die vielen Veränderungen mit uns gemeinsam durchlebt haben und uns auch weiterhin ihr Vertrauen schenken“, so Manfred Henneberg anlässlich seines 40-jährigen Dienstjubiläums.

## At BP and Transpetrol since 1970

Manfred Henneberg, head of TP-Train at Transpetrol, celebrated his 40th anniversary at the company on April 1st 2010.

Manfred Henneberg began his career at BP in Hamburg with his training as industrial business management assistant in the oil sector. There he also already became acquainted with oil logistics – at both the headquarters and a tank farm. After performing his national service, he worked initially in the area of logis-

tics planning, where he concerned himself with the various means of transport. He saw in Transpetrol founded at the beginning of 1987 as BP-owned rail freight forwarder and the connected change for him at that time as just one of many reorganisations of a large group that was likely to last only some years.

Yet he assumed with great commitment responsibility for the establishment and development of in-house forwarding, which began with two employees. The customer base could be quickly expanded and the international transport services increased with the support of the other shareholder Kühne & Nagel. Transpetrol

developed over the years into an expanding, flourishing freight forwarding company. There were continually new challenges, such as the reunification of Germany and the deregulation of the transport market. The role of rail freight forwarder has thus continually changed.

The adjustment to the changed market situation put high requirements on Transpetrol as well as customers. The strategic reorientation was possible only with their support and willingness to dare something new. "I'd thus like to express my appreciation to our custo-

mers - that they have experienced the many changes together with us and continued to place their confidence in us," stated Manfred Henneberg on the occasion of his 40th anniversary with the company.



## BVL-Forum „Sicherheit im Schienengüterverkehr“

Am 6. April 2010 fand im Haus der VTG AG in Hamburg die gemeinsame Forums-Veranstaltung der BVL-Regionalgruppe Hamburg, der Transpetrol sowie der VTG zum Thema „Sicherheit im Schienengüterverkehr“ statt. Mit drei Vorträgen aus den Bereichen Waggonflotte, Waggontechnik und Schienenlogistik wurden den zahlreichen Gästen aus verschiedenen Branchen sicherheitsrelevante Themen und die daraus entstehenden wachsenden Anforderungen im Schienengütertransport veranschaulicht. Eine rege Diskussion im Anschluss an die Vorträge sowie ein anschließender gemeinsamer Imbiss gaben zudem viel Gelegenheit, sich über weitere Inhalte intensiver auszutauschen.

## BVL forum "Safety in rail freight transport"

The joint forum event of the BVL regional group Hamburg, Transpetrol and VTG on "Safety in rail freight transport" was held at VTG AG in Hamburg on April 6th 2010. Three lectures from the wagon fleet, wagon technology and rail logistics areas informed the numerous guests from very many sectors about safety-relevant subjects and the resulting increasing requirements in rail cargo transport. A lively discussion after the lectures and then a joint snack also gave participants plenty of opportunity to engage in a more intensive discussion on further issues.

## Impressum/Imprint

Verantwortlich für den Inhalt  
Responsible for contents:

Natalie Marby  
Transpetrol GmbH  
Internationale Eisenbahnspedition

Nagelsweg 34 | D-20097 Hamburg

Tel.: +49 (0) 40 23 60 04-0  
Fax: +49 (0) 40 23 60 04-25

E-Mail: [info@transpetrol.de](mailto:info@transpetrol.de)  
[www.transpetrol.de](http://www.transpetrol.de)

Konzept und Gestaltung  
Concept and design:

Klötzner Company  
Werbeagentur GmbH, Hamburg