

OTIF



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR**

**INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTER-
NATIONAL CARRIAGE BY RAIL**

OTIF/RID/CE/EE/2008/8

5. Mai 2008

Original: Deutsch

**RID: Erfahrungsaustausch für anerkannte Sachverständige gemäß Absatz 6.8.2.4.6
RID
(Bern, 13. Mai 2008)**

Themenvorschläge der Schweiz

Zu TOP 2 (Tankcodierung)

Tankcodierung von Kesselwagen für die Beförderung von UN 3256 und UN 3257

Für den Transport von UN 3256 ERWÄRMTER FLÜSSIGER STOFF, ENTZÜNDBAR, N.A.G. und UN 3257 ERWÄRMTER FLÜSSIGER STOFF, ENTZÜNDBAR, N.A.G. (Bitumenprodukte) werden oft Kesselwagen mit einem Prüfdruck von 2,6 bar, einem Betriebsdruck von 2,0 bar und einem Berechnungsdruck von 4,0 bar eingesetzt, die luftdicht verschlossen sind. Diesen Kesselwagen wurde die Tankcodierung LGBH zugeordnet.

Welcher Tankcodierung wird in diesem Falle von den anderen Mitgliedstaaten vergeben?

Zu TOP 4 (Prüfungen)

Reinigung von Tanks für den Transport von Bitumenprodukten

Bei den wiederkehrenden Prüfungen stellt sich oft das gleiche Problem. Die Tanks weisen im Tankinneren mangels geeigneter Reinigungsverfahren eine dicke Schicht von Bitumen auf. Eine Begehung des Tanks ist deshalb selten möglich und auch nicht sinnvoll, da das Grundmaterial des Tanks nicht sichtbar ist. Lange Zeit war man der Meinung, dass sich unter einer Bitumenschicht keine Korrosion bildet. Dann wurde an mehreren mit einem speziellen Verfahren gereinigten Kesselwagen eine Korrosion mit einer Tiefe von bis zu 3,5 mm festgestellt.

Aus Kostengründen wurde dieses Dokument nur in begrenzter Auflage gedruckt. Die Delegierten werden daher gebeten, die ihnen zugesandten Exemplare zu den Sitzungen mitzubringen. Die OTIF verfügt nur über eine sehr geringe Reserve.

Unter bestimmten Voraussetzungen kann sich somit Korrosion unter einer Bitumschicht ausbreiten, welche die Mindestwanddicken der Tankwand bei weitem unterschreiten kann.

Welche Erfahrungen liegen den anderen Teilnehmern vor?

Druckprüfung an isolierten Kesselwagen

Isolierte Kesselwagen stellen bei der Druckprüfung mit Wasser in Einzelfällen besondere Anforderungen. Es kann vorkommen, dass sich das von außen eingedrungene Regenwasser in der Isolation festsetzt. Selbst ein Aufenthalt in der Werkstatt genügt oft nicht, dieses Wasser genügend auszutrocknen. Bei der Druckprüfung wird das Regenwasser wegen der Volumenvergrößerung des Tanks ausgepresst. Der Kesselwagen tropft und die Inspektion kann deshalb über eine längere Zeit nicht abgeschlossen werden.

Welche Erfahrungen oder Vorgehensweise (evt. lokale Entfernung der Isolation) haben hiermit die anderen Mitgliedstaaten?

Zu TOP 3.2.3 (Größe von Befahröffnungen)

Domdeckel

Domdeckel müssen für einen Prüfdruck von 4 bar ausgelegt sein (Absatz 6.8.2.2.4 RID).

Unter welchen Bedingungen werden Einknebelverschlüsse von den anderen Mitgliedstaaten noch zugelassen?
