



**Stehen wir vor MORA CH?**

Die von SBB Cargo angekündigte Reduktion des Wagenladungsverkehrs erinnert an MORA C. Mit der "Marktorientierten Rationalisierungsoffensive Cargo" nabelte die DB

Anschlussgleise ab und schloss Bahnhöfe. SBB Cargo ist vom Gesetzgeber als alleinige Systemführerin für Wagenladungsverkehre eingesetzt – ein Wettbewerb ist ausgeschlossen. Dies im Gegensatz zu den Ländern, in denen zwar die traditionelle Bahn die Leistungen im Wagenladungsverkehr reduzierte oder einstellte, jedoch das Schienennetz für neu in den Markt eintretende Unternehmen offen bleibt. Gemeinden, Regionen, verladende Wirtschaft und private Eisenbahnunternehmen zusammen beweisen, wie kapillare Netze lebensfähig sind.

Ein aktuelles Beispiel ist die Reaktivierung von vier Güterverkehrsstellen im Raum Köln/Bonn durch die Rhein-Sieg-Eisenbahn. Sie sind in den nationalen und internationalen Schienengüterverkehr integriert mit durchgängiger Abrechnung von Einzelwagen, Wagengruppen und Ganzzügen. Als die US-Bahngesellschaft Wisconsin Central Transportation (heute Canadian National) das Ganzzugs-Güterverkehrsgeschäft von British Rail übernahm, reaktivierten die neuen Manager als erstes den Wagenladungsverkehr. Seither nehmen sie Anschlussgleise in Betrieb und öffnen Bahnhöfe für den Güterverkehr wie jüngst in Bristol.

Wiederholt sich mit den von SBB Cargo im Wagenladungsverkehr angekündigten Kahlschlag die Geschichte? Dieser widerspricht den vom Volk breit abgestützten Verlagerungsmassnahmen. Politik und Verlader sind gefordert, dem Management von SBB Cargo die Stirne zu bieten, um eine MORA CH zu verhindern.

Peter Jenny, Leiter Administration  
Mitglied der Geschäftsleitung Wascosa AG

## Cargo Rail Europe – ein neues Initiativkomitee

**Persönlich**

Schutz privater Investitionen durch Effizienzsteigerung und Wettbewerb sowie Effizienzsteigerung trotz Liberalisierung sind die Ziele von dem Anfang 2005 neu gegründeten Initiativkomitee. Rund 150 interessierte Teilnehmer aus verschiedenen Kreisen nahmen am ersten Forum Privatgüterwagen, welches unter dem Motto „Wirtschaftliche Bedürfnisse und rechtlicher Rahmen“ stand, teil.



Interessierte Personen aus verschiedenen Kreisen nahmen Anfang Juni am Forum von Cargo Rail Europe in Bonn teil.

Die Redaktion des Infoletters EUROTANK im Gespräch mit Dr. Frank Furrer, Geschäftsführer von Cargo Rail Europe.

### Redaktion

Herr Furrer, was ist das Motiv von Cargo Rail Europe?

### Furrer

Für Cargo Rail Europe stehen die Interessen der Verlader im Vordergrund. Europaweit ist eine geordnete Neuformierung der gemeinsamen Interessen der

verschiedenen bahninteressierten Parteien als Folge der Liberalisierung und Europäisierung des Schienengüterverkehrs erforderlich. AIEP/IVA als Stammzelle von Cargo Rail Europe will sich nicht länger auf rechtliche Fragen beschränken, sondern die Interessen der Verlader umfassend wahren.

[weiter auf Seite 2](#)

Fortsetzung von Seite 1

**Redaktion**

Welche Ziele verfolgt diese neu gegründete Interessengemeinschaft?

**Furrer**

Aufgrund des neuen Eisenbahnrechts – insbesondere des neuen Wagenrechts – geht es darum sicherzustellen, dass weiter ein effizientes System Schiene bestehen bleibt, welches die von privater Seite getätigten, jahrzehntelangen Investitionen in den Schienengüterverkehr gleichermaßen schützt und nützt. Die Vertragsstrukturen und Haftungsverhältnisse sind zu vereinfachen, so dass die Wettbewerbsfähigkeit des Bahngüterverkehrs gestärkt wird.

**Redaktion**

Welche Interessen vertritt Cargo Rail Europe?

**Furrer**

Die internationale Vereinigung der Anschlussgleisbenutzer AIEP/IVA, welche seit 1954 die Interessen der Verlager bei der Entwicklung des internationalen Eisenbahnbeförderungsrechts wahrt, will mit der Öffnung zu Cargo Rail Europe die Interessen aller Kunden wahrnehmen. Dazu gehören nicht nur Anschlussgleisbenutzer, sondern insbesondere mittelständische Spediteure, Terminalbetreiber, Kombioperatore, Wagenhalter usw. Mit dieser Bünde-



Dr. Frank Furrer,  
Geschäftsführer von Cargo Rail Europe

lung der Interessen soll den politischen Instanzen, den Staatsbahnen, internationalen Bahnorganisationen und Behörden ein kompetenter Gesprächspartner angeboten werden.

**Redaktion**

Welche Themen stehen im Vordergrund?

**Furrer**

Cargo Rail Europe will Wettbewerb bei der Beförderung und beim Netzzugang, nicht jedoch bei den Vertragsstrukturen, der Sicherheit, den Kontrollen durch EVU, den Unterwegsreparaturen usw. Für die Verlager muss der internationale Bahntransport vereinfacht werden. Dazu gehört der freie Zugang zu den Anschlussgleisen für jede EVU, freizügig bei jeder EVU einsetzbare Wagen, ein einheitlicher Sicherheitsstandard bei allen EVUs, der durch die Infrastrukturbetreiber überwacht wird, und einfachere, vereinheitlichte Vertrags- und Haftungsverhältnisse.

**Redaktion**

Wer steht hinter dieser neuen Interessengemeinschaft?

**Furrer**

Initianten von Cargo Rail Europe sind Blaise Hochstrasser, Holcim (Schweiz) AG, Eclépens, Philipp Müller, Wascosa AG, Zug, Marcel Ott, Erdölvereinigung, Zürich sowie Prof. Kurt Spera, Logotrans, Wien.

**Redaktion**

Herr Furrer, das erste Forum, welches auf grosses Interesse in verschiedenen Kreisen stiess, hat am 09.06.2005 in Bonn zum Thema „Privatgüterwagen – wirtschaftliche Bedürfnisse und rechtlicher Rahmen stattgefunden. Was sind die Ergebnisse dieser ersten Tagung?

**Furrer**

Alle involvierten Parteien müssen gemeinsam agieren und sich vereint an einer neuen Lösung beteiligen, damit auch in Zukunft die gemeinsamen Interessen – effizienter Güterverkehr auf der Schiene – gewahrt sind. Es wurde klar, dass die Verlager aufgefordert sind, sich aktiv einzubringen, da sonst à la longue keine echte Wahlfreiheit der Verkehrsmittel mehr gewährleistet sein

wird. Interessierte können die Zusammenfassung der Ergebnisse sowie die Referatsunterlagen auf der Homepage [www.cargoraileurope.com](http://www.cargoraileurope.com) downloaden.



Matthias Raith; Referent zum Thema „Chancen und Risiken für die Bahnunternehmen“ in Bonn.

**Redaktion**

Was bedeuten die Änderungen für die Mieter von Kesselwagen? Was müssen die Verlager tun bzw. vorsehen?

**Furrer**

Es gilt vertraglich klar zu stellen, ob der Vermieter oder der Mieter gegenüber Dritten als Halter in Erscheinung tritt, da der Allgemeine Wagenverwendungsvertrag AVV und das internationale Beförderungsrecht diesbezüglich unklar sind. Ebenso empfiehlt es sich aus Gründen der Rechtssicherheit, die Pflichten der Verlager bzw. Vermieter an den Schnittstellen Eisenbahnverkehrsunternehmen – Verlager und Verlager-Vermieter eindeutig vertraglich zu regeln. Schliesslich müssen die Rechtsfolgen für den Verlager klar sein, wenn er einen Wagen an ein EVU übergeben sollte, das nicht am AVV teilnimmt.

**Redaktion**

Wie geht es mit Cargo Rail Europe weiter?

**Furrer**

Die Reaktionen der Verlager auf die Veranstaltung und vor allem das Ziel, ihre Interessen gegenüber den Bahnen, Behörden und Politik verstärkt zu wahren, waren überaus positiv. Es gilt nun, die Verlager der verschiedenen Länder Europas für eine aktive Teilnahme an der anstehenden Arbeit zu gewinnen.

**Redaktion**

Herr Furrer, besten Dank für das Gespräch und weiterhin viel Erfolg!

**Aufgefallen**

# Ein Blick in die Vergangenheit



**Auf dem Gelände der Reinigungsanlage CIMO SA (Compagnie industrielle de Monthey SA) befindet sich dieser Kesselwagen aus dem 19. Jahrhundert. Der Kesselwagen mit Baujahr 1877 wurde im Elsass gebaut und war für den Transport von Soda und Zwischenprodukten zu den Basler Fabriken im Einsatz. Interessant: auch nach über 128 Jahren gibt es immer noch Ähnlichkeiten mit Kesselwagen von heute.**



Der gesamte Kesselwagen wurde vom Dom bis zum Untergestell mit Kopfnieten verarbeitet. Der Kessel selber liegt auf Holzunterlagen und wird nur durch Spannbänder gehalten. Somit wurden keine Sattelbleche benötigt.



Die Zug- und Stosseinrichtung aus dem Jahre 1928 weist starke Ähnlichkeiten mit den heute noch verwendeten Materialien auf. Das Besondere an der Zugvorrichtung ist, dass Sie auf der Basis von Blatttragfedern gebaut wurde.



Eine Druckluftbremse ist nicht vorhanden. Während des Fahrbetriebes konnte der einzelne Wagen nicht gebremst werden. Dafür verfügt er über eine Feststellbremse, die nur für die Abstellung verwendet wurde. Der Original Speichenradsatz ist von der Firma KRUPP. Der zweite Radsatz von 1905 wurde von der Firma HB&HV geliefert.



Die Federung des Wagens erfolgte schon durch 11-lagige Blatttragfedern. Interessant ist, dass die Radsatzlager dazumal noch einzeln nachgeölt werden konnten. Hierzu war ein Deckel zum Nachfüllen am Radsatzlager angebracht. Man erinnert sich sicherlich noch an die Männer mit ihren althergebrachten Ölkannen.

## In eigener Sache

### Neubesetzung Leitung Technik der WASCOSA AG

Es freut uns Ihnen mitteilen zu können, dass die Leitung Technik mit einer ausgewiesenen Fachkraft am 1. Oktober 2005 neu besetzt wurde.

Nach einem Maschinenbau-Studium in der Fachrichtung Produktionstechnik an der technischen Universität Hannover hat die neue Leiterin Technik, Frau Irmhild Saabel, als Diplom-Ingenieur abgeschlossen.

Während gut 10 Jahren bei der Deutschen Bahn war Frau Saabel in verschiedenen Fach- und Führungsfunktionen tätig. Anschliessend führte Sie bei einem privaten Unternehmen während ca. 5 Jahren die Entwicklung, Zulassung und den europaweiten Vertrieb von Drehgestellen sowie anderen Komponenten.



Wir heissen Frau Saabel bei WASCOSA AG herzlich willkommen. Mit ihr erweitert sich unser heutiges Leistungsangebot ganz erheblich. So freuen wir uns, Ihnen in Zukunft zusätzlich auch das breit abgestützte bahnseitige technische Knowhow, welches Frau Saabel einbringt, anzubieten.

Kontakt-Koordinaten  
von Frau Saabel:

Tel. +41 (0)41 727 67 62  
Fax +41 (0)41 727 67 77  
Mobile +41 (0)79 330 89 89  
E-mail [irmhild.saabel@wascosa.ch](mailto:irmhild.saabel@wascosa.ch)

Aus der Praxis

# Nutzlasten von Kesselwagen

Die Nutzlast eines Kesselwagens ist eine wichtige Grösse bei der betriebswirtschaftlichen Kalkulation von Transporten auf der Schiene. Eine optimale Nutzlast ist u.a. mitentscheidend bei der Wahl des Transportmittels. Die eigentliche Nutzlast eines Kesselwagens wird durch nachfolgende Faktoren bestimmt:

## 1. Das Bruttogewicht

Das Brutto- oder Gesamtgewicht ist das maximal zulässige Gewicht eines befüllten Wagens, also das Eigengewicht des Wagens samt Ladung. Das Bruttogewicht wird bestimmt durch die Radsatzlast pro Achse.

Die höchstzulässige Radsatzlast in Europa (mit geringen Ausnahmen) beträgt heute 22,5t, sodass das Bruttogewicht eines 4achs Kesselwagens maximal 90t bzw. 45t bei einem 2achs Kesselwagen beträgt. Derzeit existiert allerdings noch eine grössere Anzahl von Wagen mit einer Radsatzlast von 20t (vereinzelt auch 20,5t) und einem Bruttogewicht von folglich 80 (82)t.

## 2. Das Eigengewicht

Das Eigengewicht oder auch Leergewicht des Wagens (Tara) variiert je nach Wagentyp und Aufbau und ist folglich mitbestimmend für die Nutzlast.

## 3. Das Kesselvolumen

Aus der Differenz des Brutto- und des Eigengewichts ergibt sich die Nutzlast. Damit diese voll ausgeschöpft werden kann, ist die Grösse des Tankinhalts ein wichtiger Faktor, der je nach Produkt auf dessen spezifisches Gewicht abgestimmt sein muss. Zu kleine Kessel (keine max. Nutzlast) oder zu grosse Kessel (zuviel unnötiges Eigengewicht) verhindern eine optimale Zuladung. Es ist zu beachten, dass bei Kesselwagen, die für unterschiedliche Produkte verwendet werden, der zulässige Füllungsgrad die maximale Zuladung bestimmen kann.

## 4. Die Masse pro Meter

Die Meterlast wird definiert als das Bruttogewicht des Wagens, geteilt durch die Länge des Wagens über Puffer in Metern. Sie beeinflusst die Nutzlast je nach befahrener Strecke.

## 5. Die Streckenklasse

Die Strecken der Bahnen sind hinsichtlich der höchstzulässigen Radsatz- und Meterlast in die untenstehenden Klassen eingeteilt (siehe Tabelle I).

Je nach Qualität der befahrenen Strecke kann folglich die maximale Nutzlast um einige Tonnen abweichen.

## 6. Die Fahrgeschwindigkeit

Die Fahrgeschwindigkeit im beladenen Zustand bestimmt als letzter Faktor die Nutzlast, wobei in diesem Zusammenhang die Bremsleistung des Wagens ausschlaggebend ist. Heute basiert diese in Europa praktisch einheitlich auf 100 km/h (S).

Tabelle I (Die Streckenklassen)

Streckenklasse		Höchstzulässige Radsatzlast	Höchstzulässige Meterlast
A	A	16t	5,0 t/m
	B		
B	B1	18t	5,0 t/m
	B2	18t	6,4 t/m
C	C2	20t (20,5t für Wagen mit Lastgrenze D oder mit Sonderraster)	6,4 t/m
	C3	20t (20,5t für Wagen mit Lastgrenze D oder mit Sonderraster)	7,2 t/m
	C4	20t (20,5t für Wagen mit Lastgrenze D oder mit Sonderraster)	8,0 t/m
D	D2	22,5t	6,4 t/m
	D3	22,5t	7,2 t/m
	D4	22,5t	8,0 t/m

**Beispiel:** Ein vierachsiger Kesselwagen mit 22,5t Radsatzlast, also 90t Bruttogewicht und einem Eigengewicht von 24t, kann auf einer D-Strecke (66t) 14 % oder 8t mehr befördern als auf einer C-Strecke (58t).

Aus der Praxis

# Die Kennzeichnung von Nutzlasten am Wagen

Die Nutzlasten sowie das Eigengewicht und der Kesselinhalt sind als Teil der Wagenanschriften an der Anchriftentafel angebracht. Eigengewicht und Kesselinhalt sind separat angebracht, die Nutzlasten in Form eines Lastgrenzrasters.

Beispiel:

4achs Kesselwagen mit Eigengewicht 24t

	A	B	C	D	★ ★
S	40,0t	48,0t	58,0t	66,0t	
120	00,0t				

Erläuterung:

Streckenklassen

Zuladung in Tonnen

Zugelassene Geschwindigkeit S = 100 km/h  
120 = 120 km/h

lauftechnische Eignung Die Sternchen neben dem Lastgrenzraster bedeuten:

- ★ lauftechnische Eignung für 100 km/h im beladenen Zustand unter Nutzung der in den Streckenklassen angegebenen Lastgrenzen, wobei die Bremse des Wagens den Vorschriften des „S-Verkehrs“ nicht voll genügt.  
(Gilt nicht mehr für internationalen Verkehr, in Ausnahmefällen nur noch für Binnenverkehr)
- ★★ lauftechnische Eignung für 120 km/h im beladenen Zustand unter Nutzung der in den Streckenklassen angegebenen Lastgrenzen, wobei die Bremse des Wagens den Vorschriften des „SS-Verkehrs“ nicht voll genügt.

	Radsatzlast bei Streckenklasse	zulässiges Gesamtgewicht	max. Zuladung
A	= 16,0 Tonnen je Radsatz	= 64,0 Tonnen	= 40,0 Tonnen
B	= 18,0 Tonnen je Radsatz	= 72,0 Tonnen	= 48,0 Tonnen
C	= 20,0 Tonnen je Radsatz 20,5 Tonnen für D-fähige Wagen	= 80,0 Tonnen 82,0 Tonnen für D-fähige Wagen	= 56,0 Tonnen 58,0 Tonnen
D	= 22,5 Tonnen je Radsatz	= 90,0 Tonnen	= 66,0 Tonnen

## Schlussfolgerung

Die Nutzlast eines Kesselwagens hängt von verschiedenen Faktoren ab. Der Verloader selbst kann diese insofern optimieren, als er das Bruttogewicht sowie das Kesselvolumen des einzusetzenden Wagens auf die geplante Fahrstrecke und das zu befördernde Produkt entsprechend abstimmt.

Quelle: RIV / UIC / RID

Highlight

# Die transport logistic 2005 – ein Rückblick

Die WASCOSA AG präsentierte sich zum zweiten Mal auf der transport logistic vom 31. Mai bis 3. Juni 2005 in München. Der Messeauftritt stand unter dem Motto „Gemeinsam ans Ziel!“. Auf dem Freigelände war ein Spezialchemie-Kesselwagen für Caprolactam zu sehen und am Stand wurde den Besuchern Einblick in die Welt der Armaturen gewährt.



Der Eye-Catcher auf dem Freigelände – ein Chemie-Kesselwagen für den Transport von Caprolactam.



Die mobile VIP-Bar der WASCOSA AG auf der transport logistic 2005.

um das leibliche Wohl der Gäste, wo sich zahlreiche konstruktive Gespräche ergaben. Mit einem erfolgreichen Kundenanlass, welcher am ersten Messetag über die Bühne ging, setzte die WASCOSA AG wiederum einen erfolgreichen Event für Ihre Kunden um. Der Gewinner des Hauptpreises unseres Wettbewerbes wurde persönlich informiert.



Interessante Gespräche im Armaturen-Zelt.

Die Internationale Fachmesse für Logistik, Telematik und Verkehr fand zum 10. Mal in München statt. Auch dieses Jahr ist die Zahl der Aussteller sowie der Fachbesucher stark gestiegen. „Wiederum wurden viele internationale Kontakte geknüpft sowie interessante Gespräche geführt“, so die Aussage von Herrn Philipp Müller, Geschäftsleiter der WASCOSA AG.

Anhand von zur Verfügung gestellten Schnittmodellen wurde den Besuchern Einblick in die verschiedenen Armaturen geboten. Unsere Techniker erklärten den Besuchern die Funktionen und Besonderheiten der Exponate. Interessierte Standbesucher konnten dabei Ihr persönliches Wissen betreffend Armaturen erweitern. In der mobilen VIP Bar sorgte man sich

**transport  
logistic**

Die nächste transport logistic findet im Jahre 2007 vom 12. - 15. Juni in München statt. Weitere Informationen entnehmen Sie unter [www.transportlogistic.de](http://www.transportlogistic.de).

**Aktuell**

## Die DB und die Investitionsmittel des Bundes



Die Deutsche Bahn wird im laufenden Jahr die Investitionsmittel des Bundes, die ihr zur Verfügung stehen, nicht in vollem Umfang in Anspruch nehmen. Der Bund will 450 Mio. EUR nun für den Strassenbau verwenden. Dies berichtete die „Financial Times Deutschland“.

Dadurch wurde – nach der Rückgabe einer ersten Tranche im Frühjahr 2005 – eine Zweite zurückgegeben. Die zwei Tranchen belaufen sich auf eine Höhe von insgesamt mehr als 450 Mio. EUR. Die von der DB nicht benötigten finanziellen Mittel sollen nun für den Stras-

senbau eingesetzt werden. Bereits im Vorjahr hatte der Konzern die verfügbaren Infrastrukturmittel nicht aufgebraucht. Mind. 286 Mio. EUR wurden auf die drei folgenden Jahre übertragen. Kritiker werfen dem Unternehmen vor, es halte sich bei notwendigen Investitionen zurück, um die Bilanz schnell auf Börsenreife zu trimmen. Die DB muss bei Bauprojekten neben den vom Bund zugewiesenen Mitteln auch einen Eigenanteil leisten. Dieser kann je nach Art des Projektes bis zu 20 % betragen.

Quelle: www.eurailpress.com



**Aktuell**

## Trenitalia erhöht Beteiligung an TX Logistik AG auf 51 %

Trenitalia, die Tochtergesellschaft der italienischen Staatsbahn Ferrovie dello Stato (FS) stockt die Beteiligung an dem privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen TX Logistik AG von 15 auf 51 Prozent auf. Diese Vereinbarung zwischen Giuseppe Smeriglio, Generaldirektor bei Trenitalia Logistika, und Raimond Stür, Vorstandsvorsitzender der TX Logistik AG, gelte vorbehaltlich der Zustimmung der Kartellbehörden in Rom.

Mit der Übernahme der Mehrheit strebt Trenitalia eine nachhaltige Präsenz in Mittel- und Nordeuropa an. Dies stärkt die Position von TX Logistik auf dem deutschen und europäischen Markt.

Quelle: www.txlogistik.de

## Allerlei rund um den Kesselwagen – für Profis und Amateure

### Wussten Sie dass...

- pro Jahr durchschnittlich rund 20 Prozent aller Importe von Erdölprodukten in Blockzügen in die Schweiz gelangen?
- der Hauptanteil des heute in die Schweiz importierten Rohöls aus dem nordafrikanischen Raum stammt, währenddem die Herkunftsländer Nordsee und Mittlerer Osten an Bedeutung eingebüsst haben?
- dass rund 12 Millionen Tonnen Erdöl und Erdölprodukte jährlich in Schiffen, Pipelines, Eisenbahnzügen und Camion aus aller Welt in die Schweiz gelangen?



Quelle: Erdöl-Vereinigung, Zürich

## Feedback

### Weiterempfehlen

Möchten Sie unseren Infoletter einer anderen Person weiterempfehlen? Leiten Sie das erhaltene E-Mail einfach weiter. Falls diese Person den Infoletter auch in Zukunft erhalten möchte, kann jederzeit eine Registrierung auf unserer Homepage vorgenommen werden.

### Fragen, Anregungen, Tipps

Bitte teilen Sie uns Ihre Fragen, Anregungen und Tipps unter infoletter@wascosa.ch mit.

### Adressänderung

Ihre Adressänderungen können Sie uns unter der e-mail Adresse infoletter@wascosa.ch mitteilen.

## Terminkalender

### Austellungen, Messen, Tagungen 2005 / 2006

18.10.2005 Wien (A)	VPI Österreich Generalversammlung	Info: Verband der Privatgüterwagen – Interessenten Österreichs E-Mail: Schwayer@kvg.at
22.-26.10.2005 Berlin (D)	EPCA Logistics Meeting The European Petrochemical Association	E-Mail: meetings@epca.be Internet: www.epca.be
25.10.2005 Paris (F)	UIC/CER-Workshop "Rail Freight Noise Abatement in Europe"	E-mail: bergendorff@uic.asso.fr Internet: www.uic.asso.fr
25.-27.10.2005 Barcelona (E)	IRF 2005 - International Rail Forum	Info : Foro del Ferrocarril y del Transporte E-mail: irf@montane.eu.com Internet: www.railforum.net
07.-09.11.2005 Dortmund (D)	rail # tec 2005	Info: rail # tec-Office, cp/compartner E-mail: railtec@cp-compartner.de Internet: www.railtec.de
21.-22.11.2005 Amsterdam (NL)	The Future of Rail Freight in Europe	Info: Adam Smith Institute's Inaugural Conference E-Mail: smonck@marketforce.eu.com Internet www.marketforce.eu.com
01.-02.12.2005 Köln (D)	1. Internationaler VDV-Eisenbahnkongress	Info: VDV, Köln E-Mail: akademie@vdv.de
07.-09.12.2005 Basel (CH)	Eisenbahn-Technologie ET 05	Info: Mack Brooks Exhibitions E-Mail: et@mackbrooks.co.uk Internet: www.et2005.com
<b>2006</b>		
30.01.-01.02.2006 Brüssel (B)	EuroRail 2006	Info: Terrapinn Ltd., UK E-Mail: danny.featherstone@terrapinn.com Internet: www.rail-world.com/2006/eurorail
14.-15.02.2006 Fulda (D)	8. Fachtagung der EBA-Sachverständigen	Info: VDEI Service GmbH E-Mail: service.gmbh@vdei.de Internet: www.vdei.de
09.-15.03.2006 Hannover (D)	Cebit 2006	Info: Deutsche Messe AG E-Mail: info@messe.de Internet: www.cebit.de
16.-18.05.2006 Turin (I)	EXPO Ferroviaria 06 Forum für Bahnexperten aus allen Industriebereichen	Info: Mack Brooks Exhibitions E-Mail: expoferroviaria@mackbrooks.com Internet: www.expoferroviaria.com
30.-31.05.2006 Bochum (D)	VDV-Jahrestagung 2006	Info: Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) Internet: www.vdv.de
30.05.-01.06.2006 Köln (D)	EuroCARGO	Info: EUROEXPO Messe- und Kongress-GmbH, München E-Mail: eurocargo@euroexpo.de Internet: www.eurocargo-messe.de
09.06.2006 Bamberg (D)	VPI Jahresmitgliederversammlung Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten	E-Mail: vpihamburg@t-online.de
19.-22.09.2006 Berlin (D)	InnoTrans 2006 Internationale Fachmesse für Verkehrstechnik, Innovative Komponenten-Fahrzeuge-Systeme	E-Mail: central@messe-berlin.de Internet: www.messe-berlin.de
04.-06.10.2006 Dresden (D)	8. Internationale Schienenfahrzeugtagung "Rad Schiene"	Info: HTW Dresden, TU Dresden, Eurailpress E-Mail: rad@mw.htw-dresden.de Internet: www.rad-schiene.de
01.-03.11.2006 Moskau (RUS)	exporail 2006	Info: Mack Brooks Exhibitions Ltd. E-Mail: exporail@mackbrooks.co.uk Internet: www.exporail2006.com