



Zug um Zug wie geschmiert

► Lincoln stellt stationäres Schienenschmiersystem vor

TECHNIK. Der Spezialist für automatische Zentralschmiersysteme Lincoln bietet ein spezielles Programm für die Schmierung von Schienen an, das erstmals auf der InnoTrans im vergangenen Herbst vorgestellt wurde. Das ortsfeste Schmiersystem für Schienenflanke und Schienenkopf verringert Reibung und

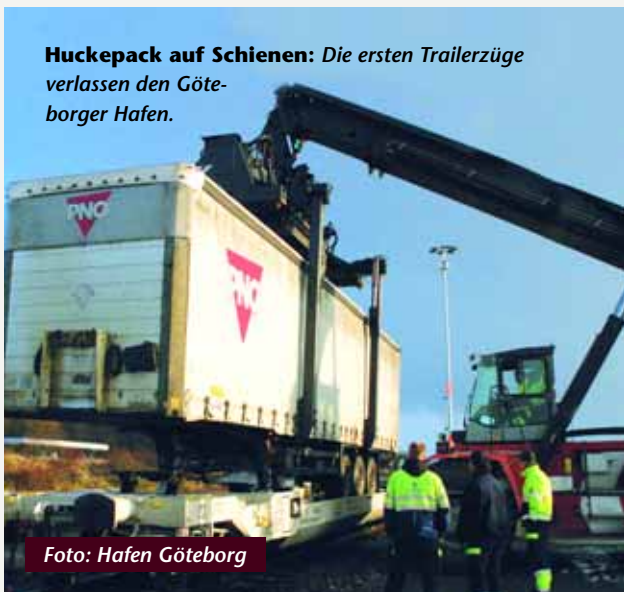
Geräuschentwicklung an diesen stark beanspruchten Stellen. Es senkt so die Instandsetzungskosten von Schiene, Rad und Weichen und erhöht die Lebensdauer von Maschinen und Anlagen. Je nach Anwendungsfall bietet Lincoln Schmierleisten für Schienenflanken- oder Schienenkopfschmierung an. In besonders beanspruchten Zonen können beide Anwendungen nebeneinander eingesetzt werden.

Hochdruckpumpen bis 350 bar ermöglichen den Einsatz von hochviskosen Schmierstoffen bis NGLI 2 und höher. Das ermöglicht Schmierstoffe

Mehr Licht: Das Schmiersystem kann umweltfreundlich mit Solarstrom betrieben werden.

Züge für Trailer

KOMBIVERKEHR. Der Hafen Göteborg hat Anfang Dezember den Trailerzug-Verkehr aufgenommen. Die ersten Züge verließen den Hafen in Richtung Vännäs, Helsingborg und Eskilstuna. In den letzten zehn Jahren hat der Göteborger Hafen massiv in den Ausbau des Schienengüterverkehrs investiert.



Huckepack auf Schienen: Die ersten Trailerzüge verlassen den Göteborger Hafen.

Foto: Hafen Göteborg

Hafen Göteborg baut Schienenverkehr aus

Mit Erfolg: So werden heute 45 Prozent aller Container per Zug transportiert. Rund 200.000 Container im Jahr auf der Schiene bedeuten zugleich 550 Lkw pro Tag weniger auf der Straße. Göteborg verfügt außerdem über das größte RoRo-Terminal Schwedens. Eine halbe Mio. Trailer werden dort umgeschlagen, der überwiegende Teil – noch – per Lkw. Doch das soll sich ändern. „Unser kurzfristiges Ziel ist, dass uns zehn Prozent der Trailer per Zug erreichen oder verlassen. Langfristig wollen wir den Schienenanteil auf 25 Prozent ausbauen“, kündigt Magnus Kårestedt, Geschäftsführer des Göteborger Hafens, an. Für Trailer ist der Umstieg auf die Schiene schwieriger als für Container. Zum einen liegt das an der bislang zu geringen Anzahl an entsprechenden Zügen, zum anderen müssen die Trailer manchmal unterwegs zusätzlich be- oder entladen werden. Die neuen Göteborger Züge sind Kombizüge, die zu gleichen Teilen mit Trailern und Containern beladen sind. Betreiber dieser Züge sind die Unternehmen North Rail und Intercontainer. Statt den kompletten Weg zu fahren, können die Trailer am nächstgelegenen Terminal auf die Züge nach Göteborg gehoben werden. „Wir sind sicher, dass Unternehmen und Transportdienstleister die ökonomischen und ökologischen Vorteile dieses Konzepts bald verstärkt nutzen wollen“, sagt Magnus Kårestedt.