

Objektyp: **Advertising**

Zeitschrift: **Tec21**

Band (Jahr): **130 (2004)**

Heft 40: **Verkehr**

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

VERKEHR

**Leisere Güterwagen
dank neuer Technik**

(sda/rw) Ein neues Drehgestell für Güterwagen, das leichter, leiser, schneller, zuverlässiger und verschleißärmer ist als gebräuchliche, ist von Hochschulinstituten und Unternehmen aus Deutschland und der Schweiz entwickelt worden. Das Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (Buwal) hat das Projekt mit 350 000 Franken unterstützt. Einen Beitrag leistete auch das deutsche Bundesministerium für Bildung und Forschung.

Der Prototyp des neuen Drehgestells für Güterwagen ist an der diesjährigen InnoTrans, einer Fachmesse für Eisenbahntechnologie, in Berlin erstmals zu sehen. Dank ihm könnte es an Bahnstrecken mit viel Güterverkehr bald weniger lärmig werden, zudem könnten Güterwagen damit schneller fahren. Das neue Drehgestell heisst Leila-DG (leichtes und lärmarmes Güterwagen-Drehgestell).

Nach dem Zulassungsverfahren, das rund drei Jahre dauert, wird die schweizerische Eisenbahngesellschaft Hupac AG das Drehgestell erstmals im Verkehr testen. Auf der Basis des Prototyps soll so bald wie möglich mit der industriellen Produktion begonnen werden. An der Entwicklung der neuen Technologie wurde rund fünf Jahre gearbeitet. Im Industrie- und Wissenschaftskonsortium Leila-DG waren die Technische Universität Berlin, fünf deutsche Bahntechnikunternehmen sowie die Firma Josef Meyer Waggon AG aus Rheinfelden beteiligt.

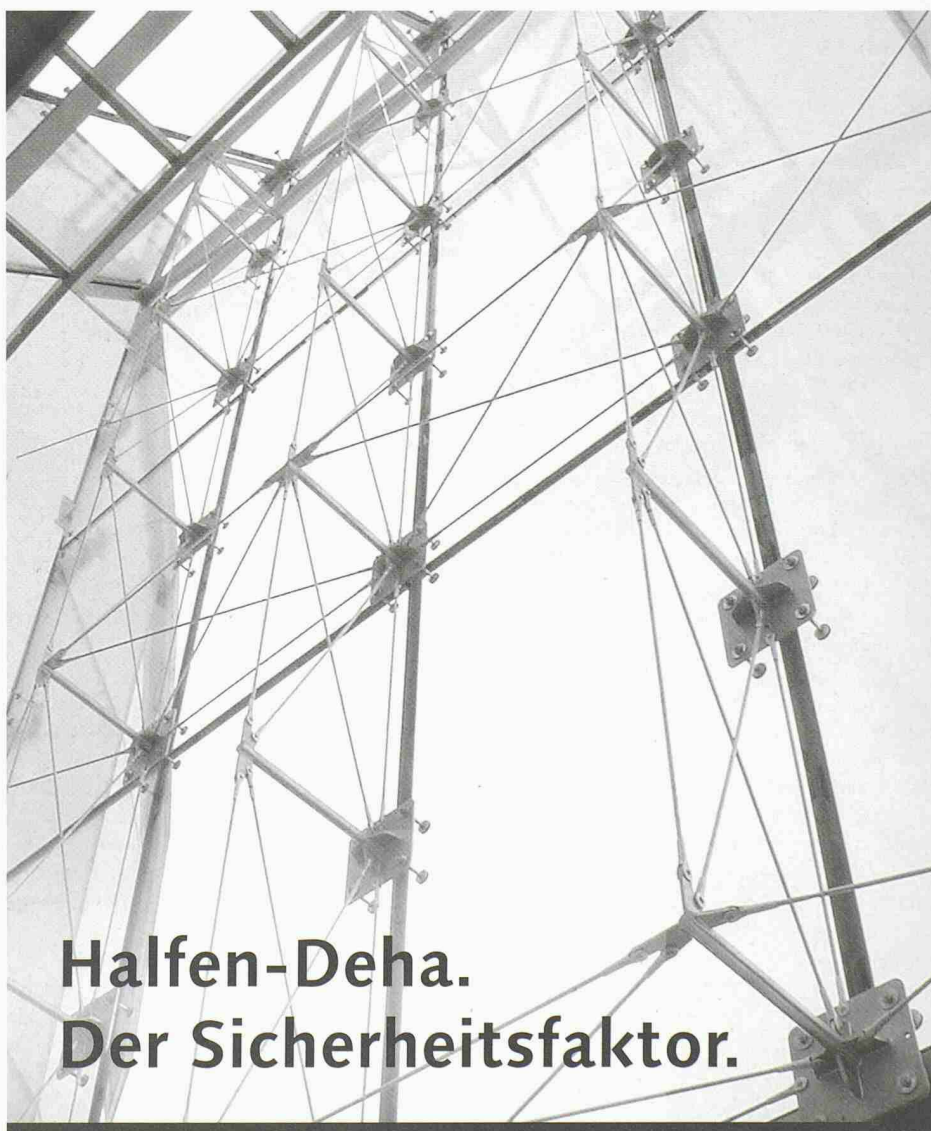
**Privater Schnellzug
durch die Schweiz**

(sda/rw) Im grenzüberschreitenden Personenverkehr soll erstmals ein privater Schnellzug durch die Schweiz verkehren. Der deutsche Bahnunternehmer Rolf H. Georg plant laut einem Bericht der «Basler Zeitung» eine Nonstop-Verbindung von Karlsruhe über Basel nach Mailand. Zwischen Georg, SBB und Bundesamt für Verkehr gab es laut SBB in den letzten

Monaten mehrere Gespräche. Laut Georg ist das Projekt so weit gediehen, dass die GVG Verkehrsorganisation GmbH innert weniger Wochen loslegen könnte. Der private Zug würde von Karlsruhe über Basel Badischer Bahnhof und Lötschberg nach Mailand fahren. Gehalten würde nur in Domodossola, um die Lokomotive zu wechseln. Die Fahrzeit betrüge für die gesamte Strecke 5 Std. und 40 Min. Der

private Zug wäre damit etwa gleich schnell wie der Cisalpino. Der GVG ist dies jedoch noch nicht schnell genug. In der Schweiz klafft laut Georg noch immer eine Lücke von 10 Minuten. Technische Probleme auf der SBB-Strecke Mattstetten-Rothrist lassen vorerst nur ein Tempo von 160 bis 200 km/h zu. Gesetzlich steht dem Engagement Georgs nichts im Weg, solange der Zug keinen Halt

in der Schweiz mit einem Passagier-Zustieg einlegt und die Auflagen der Netzzugangsverordnung bezüglich Sicherheit und Qualität erfüllt. Georg betreibt seit mehreren Jahren einen privaten Nachtexpress von Berlin nonstop nach Malmö. Er hat die Linie von der Deutschen Bahn übernommen, die die Verbindung aufgeben wollte. «Es rechnet sich», sagte Georg gegenüber der «Basler Zeitung».

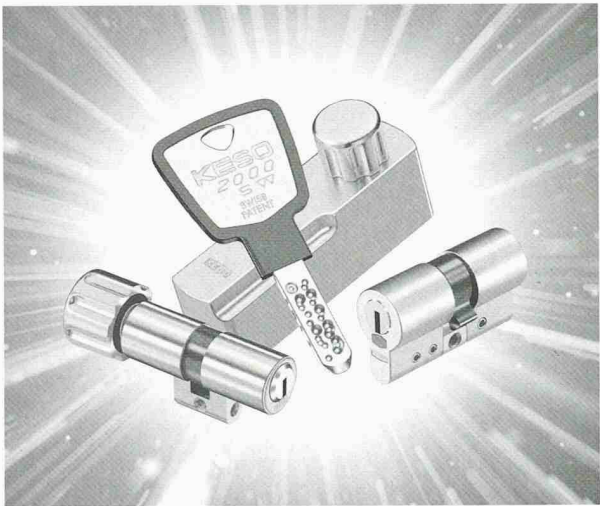


Halfen-Deha. Der Sicherheitsfaktor.

Bauen Sie mehr Sicherheit ein. Mit DETAN, dem architektonisch anspruchsvollen Zugstabsystem. Weil sich Risiken niemals auszahlen. Informieren Sie sich sicherheitshalber:
www.halfen-safetyfactor.com


HALFEN-DEHA
YOUR BEST CONNECTIONS

Dieser Schlüssel hat ein Geheimnis: Sicherheit



Ein Schlüssel des KEKgenie-Systems funktioniert wie ein normaler Schlüssel: voll mechanisch und kompatibel auch für bestehende KESO-Schliessanlagen. Aber er hat ein Geheimnis – den integrierten elektronischen Chip. Der macht den Schlüssel individuell programmierbar. Steckt man ihn in einen Schliesszylinder, registriert die Elektronik die Identität des Schlüssels und schaltet ihn frei – oder auch nicht.

KESO[®]

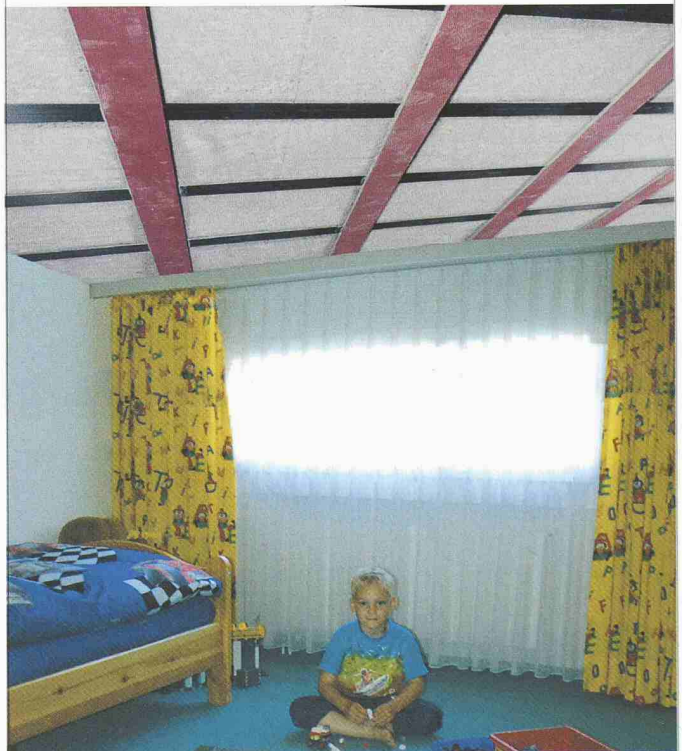
Der Schlüssel zu Ihrer Welt.

KESO AG
Sicherheitssysteme mechanisch-elektronisch
CH-8805 Richterswil, info@keso.com

An ASSA ABLOY Group company

ASSA ABLOY

Damit Ihnen die Decke nicht auf den Kopf fällt: Bewährungs- lamellen



von
stahlton

Stahlton AG, Bereich Bautechnik, CH-8034 Zürich
Tel. 044 384 89 90, www.stahlton.ch