

Als erste von sechs MZ-Diesellokomotiven von DB Cargo Scandinavia hat die MZ 1459 eine Generalüberholung und die DB-Farbgebung erhalten (Foto: J. Lykholt, 26. April 2018).

im Auftrag des Netzbetreibers Prorail Diesellokomotiven auf Abruf bereit. Northrail übernimmt auch die Wartung und Versicherung der beiden G 1206. (pd)

Dänische Grossdiesellokomotiven im DB-Design

DB Cargo Scandinavia nutzt für den dänischen Binnenverkehr sechs dieselektrische, sechsachsige Lokomotiven der Reihe MZ IV. Sie werden in Jylland nach Skagen, Aalborg, Aarhus, Vamdrup und Ronland sowie auf der Insel Sjælland nach Frederiksværk, Glostrup und Køge eingesetzt, ebenso vor dem „Øltog“ (Bierzug) von Fredericia nach Høje Tåstrup. In nächster Zeit erhält die kleine Flotte in der Werkstätte von Tågab im schwedischen Kristinehamn eine Generalüberholung: Erledigung verschiedener Reparaturarbeiten, Austausch der Drehgestelle, Entrostung und Neuanstrich in DB-Rot.

Nohab im schwedischen Trollhättan hatte zwischen 1967 und 1978 61 Lokomotiven dieser Bauart mit GM-Dieselmotoren in vier verschiedenen Ausführungen gefertigt. Die von DB Cargo Scandinavia eingesetzten Triebfahrzeuge der vierten Serie wurden als letzte in 15 Exemplaren an die DSB ausgeliefert. Wie ihre Vorgängerin, die Di 3 der NSB, gelten die MZ als besonders robust und zuverlässig. Die Leistung von 2867 kW war für die damalige Zeit aussergewöhnlich. Nach der Ausmusterung bei den DSB im Jahr 2000 wurden die Lokomotiven unter der Bezeichnung TMZ von schwedischen Güterbahnen wie Tågab, TGOJ, BLS Rail und Inlandsbanan übernommen oder nach Norwegen, Spanien und Australien exportiert. (lund)

Schweizer „Öchsle“-Wagen in Österreich revidiert

Am 20. April 2018 hat die württembergische 750-mm-Museumsbahn „Öchsle“ ihren bei der Zillertalbahnhof revidierten Personenwagen KB4i 4044 Stg zurückerhalten. Bevor der Wagen Anfang März 2017 in die Zillertaler Werkstätte nach Jenbach gelangte, hatten Freiwillige bereits das gesamte Untergestell sowie die Drehgestelle revidiert. In Jenbach erfolgte die Instandsetzung des ganzen Wagenkastens und die Anpassung eines Wagenendes für den Transport von bis zu sechs Rollstühlen. Dies erforderte insbesondere den Umbau der Türen.

Ursprünglich wurde der Wagen 1924 von der SWS, Schlieren, als C4 44 zusammen mit dem C4 45 für die Waldenburgerbahn gebaut. 1992 kam er zur Rheinregulierungsbahn, 1996

Mitte: Der auf einem Strassentieflader aus Jenbach angekommene KB4i 4044 Stg wird in Warthausen auf die Schienen gesetzt. Die Plattform auf der rechten Seite wurde für den Rollstuhlverlad angepasst. In der betriebseigenen Werkstatt des „Öchsle“ werden nun noch Beleuchtung und Anschriften vervollständigt (Foto: J. Lüthard, 20. April 2018).

Unten: Der neue Torpedowagen des Voestalpine-Stahlwerks in Leoben-Donawitz kann bis zu 185 Tonnen Flüssigstahl aufnehmen (Foto: Unex).



nach Oberschwaben. Der Wagen 45 gelangte via Mariazell ebenfalls zur zwischen Ochsenhausen und Warthausen verkehrenden Museumsbahn, auf der weitere Wagen mit Schweizer Herkunft im Einsatz stehen. Da der geplante Bau einer Wagenhalle in Warthausen auf sich warten lässt, dürfte in absehbarer Zeit ein weiterer Wagen zur Aufarbeitung nach Jenbach transportiert werden. (lüt)

Torpedowagen für Voestalpine

Für das auf die Produktion von Eisenbahnschienen spezialisierte Stahlwerk in Leoben-Donawitz bestellte Voestalpine im April 2017

beim tschechischen Hersteller Unex sowie bei CEC Cranes ein 20achsiges Spezialfahrzeug für den Transport von flüssigem Eisen. Anfang Februar 2018 wurde das 35,6 Meter lange Gefährt mit einem Zylinderdurchmesser von 2,9 Metern an den Kunden übergeben. Das Eigengewicht des nur werksintern mit maximal 15 km/h eingesetzten Wagens beträgt 220 Tonnen; 74 Tonnen entfallen allein auf die Schamottstein-Auskleidung, die nötig ist, um das rund 1500 Grad heisse Roheisen mit möglichst geringem Wärmeverlust vom Schmelzofen zur Giesserei zu transportieren. Die Nutzlast wird mit 185 Tonnen angegeben. (pd/mr)

