

### Nachlieferung zweier Schneefräs-schleudern nach Schweden

Im Oktober 2015 hatte Zaugg eine selbst-fahrende Schneefräs-schleuder des Typs ZRR 10000 M für die schwedische Erzbahn geliefert. Inzwischen gab es Nachbestellungen. Die zweite Maschine erreichte Schweden im Oktober 2020; die dritte soll im Dezember 2021 folgen. Seit Herbst 2016 ist die erste Schneefräs-schleuder auf der Malmaban zwischen Abisko und der Grenze zu Norwegen im Einsatz. Es ist vorgesehen, die zweite Maschine auf der Mittbanan einzusetzen und in Duved zu stationieren; die dritte soll zur Malmaban nach Boden gelangen.

Beim Einsatz der ersten selbstfahrenden Schneefräs-schleuder hat sich gezeigt, dass eine Räumleistung von 7500 bis 8000 t/h möglich ist; das entspricht gut 2 t/s. Die Räumgeschwindigkeit liegt bei 10 bis 15 km/h. Kommt nur der hintere, abgesenkte Spurpflug zum Einsatz, sind bis zu 70 km/h möglich. Bei den nachgelieferten Maschinen liegen die entsprechenden Geschwindigkeiten bereits bei 20 respektive 80 km/h. Die erste Maschine ist nun über den Schleuderaggregaten mit je einem Schneidemesser nachgerüstet worden. So kann bei hohen Schneelagen die Schneedecke über den Aggregaten abgeschnitten werden. Die nachfolgenden Maschinen erhalten diese Schneidemesser von Anfang an. Die zweite und danach auch die dritte Maschine sind bereits mit ETCS ausgerüstet. Da die Schleuderaggregate seitlich bis auf eine Gesamtbreite von 6 m ausfahrbar sind und sich in diesem Bereich diverse Hindernisse befinden, ist während einer Räumfahrt stets der Vergleich des jeweiligen Standorts mit einer genauen Hindernisliste erforderlich. (lüt)

### Neue Rangierlokomotiven fahren mit Bio-Diesel

Der schwedische Papierkonzern Billerud Korsnäs AB hat für die Werkbahnen in den Kombinen von Gruvön und Frövi von der Gmeinder Lokomotiven GmbH aus Mosbach (Baden-Württemberg) zwei neue Rangierlokomotiven des Typs D75 BB beschafft. Nach der Personalausbildung ist der reguläre Einsatz für April 2021 geplant. Die 1000 kW leistenden, vierachsigen Maschinen wiegen 88 t. Durch die hohe Radsatzlast von 22 t können hohe Zugkräfte auf die Schienen übertragen werden. Dabei erfolgt die Kraftübertragung hydraulisch-mechanisch. Die zulässige Geschwindigkeit beträgt 40 km/h. Die beiden Triebfahrzeuge werden mit Hydrogenated Vegetable Oil (HVO) betrieben. Dabei werden Pflanzenöle in ihren Eigenschaften an fossile Kraftstoffe angepasst, damit sie diese als Beimischung ergänzen oder vollständig ersetzen können. Die Umweltfreundlichkeit des sogenannten Bio-Diesels ist jedoch umstritten. (jst)

Oben: Die EI 15 105 vor dem Depot in Kongsvinger. Mit den vier leistungsstarken EI 15 eröffnen sich für Grenland Rail neue Transportmärkte im schweren Güterverkehr (Foto: L. H. Haugen, 23. Februar 2021).

Mitte: Die erste Schneefräs-schleuder von Zaugg am 30. März 2017 im schwedischen Riksgränsen, dem letzten Bahnhof auf der Malmaban vor der Grenze zu Norwegen (Foto: K. Dudzik).

Unten: Die beiden neuen Lokomotiven für die schwedische Billerud Korsnäs AB werden in Rostock auf das Fährschiff „Mecklenburg-Vorpommern“ nach Trelleborg verladen (Foto: C. Watsack, 26. Februar 2021).

