

II-7 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates

## XI. Gesetzgebungsperiode

19.4.1966

1/A.B.  
zu 3/JA n f r a g e b e a n t w o r t u n g

des Bundesministers für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft P r o b s t  
auf die Anfrage der Abgeordneten P e t e r und Genossen,  
betreffend technische Defekte der Garnituren des "Transalpin".

-.-.-.-.-

Zu obiger schriftlicher Anfrage beehre ich mich, folgendes mitzu-  
teilen:

Die Anfrage geht sichtlich auf den Artikel in der Presse vom 14. März 1966 zurück. Die dort erwähnten 19 Untauglichkeitsfälle ereigneten sich im Jahre 1965, seither ereignete sich am 16. Feber 1966 ein weiterer Fall, sodaß insgesamt 20 Fälle auf technische Mängel der Fahrzeuge zurückzuführen sind.

Diese 20 Fälle gliedern sich in:

1. 1 Fall Zugtrennung bei Scharfenberg-Kupplung
  2. 4 Fälle Stromabnehmer
  3. 4 Fälle Hauptschalter
  4. 3 Fälle Zugheizkupplung
  5. 5 Fälle pneumatische Bremse
  6. 3 Fälle Steuerungsfehler
- 20 Fälle

Zu 1.:

Die Scharfenbergkupplung der gelieferten Form ist in tausenden Exemplaren in Wagen der Deutschen Bundesbahn und anderen Bahnverwaltungen in Europa eingebaut und seit Jahren ohne Anstand gelaufen. Der Vorfall ist auf einen Montagefehler bei der Erzeugerfirma zurückzuführen. Da die Kuppungen fertig zusammengebaut an die Simmering-Graz-Pauker geliefert wurden, trifft weder die SGP noch die Österreichischen Bundesbahnen ein Verschulden, weil keine Veranlassung bestand, eine an sich sehr bewährte Vorrichtung wieder zu zerlegen und zu überprüfen. Es wurden nun seitens der Österreichischen Bundesbahnen alle Vorkehrungen getroffen, daß auch trotz eines eventuellen Montagefehlers eine Zugtrennung nicht mehr eintreten kann.

Zu 2.:

Die Stromabnehmer sind eine Konstruktion, die bereits auf der Lokreihe 1042 erprobt wurde. Außerdem waren in allen 4 Fällen eindeutig nicht die

1/A.B.  
zu 3/J

- 2 -

Stromabnehmer des Transalpin schuld, sondern in einem Fall ein Fahrleitungsschaden in Österreich, in zwei Fällen Fahrleitungsschäden in der Schweiz, und in einem Fall wurde der Stromabnehmer beschädigt, weil in Österreich mit dem schweizerischen Stromabnehmer gefahren wurde. Da die Schweizer und die österreichische Fahrleitung bauliche Unterschiede aufweisen, haben Triebfahrzeuge, die die Grenze überschreiten, zwei Stromabnehmer verschiedener Bauart. In jedem der beiden Fahrleitungsnetze darf nur der entsprechende Stromabnehmer hochgestellt werden. Aus Versehen wurde im gegenständlichen Falle der Wechsel an der Grenze nicht vorgenommen.

Zu 3.:

Der Hauptschalter ist der Einheitsschalter der Bahnverwaltungen SBB, ÖBB, DB, SJ, SNCF und fast aller 50-Hz-Lokomotiven der Welt und seit etwa 1953 in Betrieb. Bei den Österreichischen Bundesbahnen sind etwa 220 Stück in Betrieb. Die Konstruktion des Hauptschalters war auch in den vorliegenden Fällen nicht schutztragend. Die Ursache der Isolatorexplosionen war Eindringen von Kondenswasser über die Druckluftleitung.

Zu 4.:

Die Bauart der Zugheizkupplung ist bei allen Wagen und Triebfahrzeugen in einer Stückzahl von einigen Tausend seit der Vorkriegszeit in Betrieb. Bei den 3 Fällen, die bei 4010.02 vorgekommen sind, handelt es sich eindeutig um Feuchtigkeitsüberschläge. Bei der elektrischen Überprüfung in der Werkstätte nach Beendigung der Fahrt war die Feuchtigkeit ausgetrocknet und die Zugheizanlage wurde in Ordnung befunden. Nachdem dieser Schaden zum dritten Mal auftrat, fand man bei eingehendster Untersuchung ein Anschlußloch an der Hinterwand einer Zugheizdose - daher außerordentlich schwer feststellbar -, das von der montierenden Firma versehentlich nicht verschlossen worden war.

Zu 5.:

Die pneumatische Bremse besteht aus Elementen, die seit 1955 auf einer Vielzahl von Triebfahrzeugen und Wagen in Betrieb stehen. Nur das Bremsgestänge wird für jede Fahrzeugtype neu entworfen, die Grundsätze hierfür dürfen jedoch als erprobt angesehen werden. Lediglich die Bolzensicherung wurde beim Transalpin von der SGP nicht wie bisher mit Splinten, sondern mit Spannstiften vorgenommen. Offenbar wurden von der Erzeugerfirma einige Stifte geliefert, die nicht in Ordnung waren. In Anbetracht dieser Tatsache wurde beschlossen, wieder Splinte zu verwenden.

1/A.B.  
zu 3/J

- 3 -

Zu 6.:

Von den 3 Steuerungsfehlern trat einer bei der Kompressorsteuerung auf. Die Kompressorbauart samt Steuerungselementen ist in etwa 200 Triebfahrzeugen in Betrieb. Bei der Untersuchung hat sich keine Ursache für den Ausfall feststellen lassen, wahrscheinlich schaltete ein Relais vorübergehend nicht richtig. Ein weiterer Fehler trat in der Fahrsteuerung auf, der jedoch nach einigem Probieren nicht mehr in Erscheinung trat. In beiden Fällen laufen die entsprechenden Triebwagen ohne Reparatur seither anstandslos. Der dritte Fall trat bei einem Hilfskontakt des Fahrtwenders auf. Nach Reinigung des verschmutzten Kontaktes war der Fehler wieder behoben.

Es handelt sich also um Schäden, die absolut nicht an die Typenreihe 4010, das ist "der neue Transalpin", gebunden sind, sondern um Fehler in der Herstellung, die auch nach der Erprobung eines Prototyps bei jeder Serienherstellung vorkommen können.

Zur Frage des Prototypbaues sei im allgemeinen folgendes gesagt: Prototyps werden nur für Fahrzeuge gebaut, die eine grundsätzlich neue Konzeption haben und die in größerer Stückzahl beschafft werden sollen. Der Transalpin besteht aber aus Bauelementen, die bei anderen Triebfahrzeugreihen erprobt wurden und sich bewährt haben. Lediglich die elektronische Fahr- und Bremssteuerung sind neu, und gerade hier sind keinerlei Mängel in Erscheinung getreten.

Der Vorwurf, daß der Transalpin nicht ausreichend erprobt wurde, geht ins Leere. Die Österreichischen Bundesbahnen hatten 5 Monate vor dem offiziellen Einsatz Zeit zu einer eingehenden Untersuchung und Erprobung. In dieser Zeit haben die schon gelieferten Garnituren den Prototyp ersetzt. Es wurden Probefahrten in die Schweiz unternommen und Belastungsfahrten und Meßfahrten in ausreichendem Maß durchgeführt. Die Belastungsfahrten über den Arlberg wurden sogar - gegen den heftigen Protest der Lieferfirma - mit einer Anhängelast durchgeführt, die weitaus größer war, als dem vollbesetzten Zug entspricht.

Die Behauptung, die Herren der SBB äußerten sich abfällig über den Transalpin, entspricht nicht den Tatsachen. Im Gegenteil, es wurden von den Herren des Schweizer Maschinen- und Betriebsdienstes gute Urteile abgegeben. Insbesondere wurden die Laufruhe, der Komfort und das ganze bauliche Konzept des Zuges lobend hervorgehoben. Es wurde nur von ihnen nicht gerne gesehen, daß im Transalpin - der den TEE-Zügen gleichzusetzen ist - kein besonderer Zuschlag eingehoben wird und außerdem eine zweite Klasse vorhanden ist, die an Eleganz der ersten Klasse gleichkommt. Dadurch werden

1/A.B.  
zu 3/J

- 4 -

die Schweizer Züge in den Schatten gestellt. Diese Bemängelung ist aber wohl als eindeutiges Lob zu werten.

Auch beim Reisepublikum ist der Transalpin sehr beliebt. Dies zeigt schon der Andrang bei der Besorgung von Platzkarten für die Transalpinzüge, woraus deutlich hervorgeht, daß sie als besondere Leistung der Österreichischen Bundesbahnen betrachtet werden können.

-----