



II-2216 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates
XIII. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH

Der Bundesminister für Verkehr

Pr.Z1.5.905/3-I/1-1973

1028 /A.B.
ZU 1062 /J.
Präs. am 28. Feb. 1973

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abgeordneten zum Nationalrat DDr.König und Genossen, Nr.1062/J-NR vom 14.Februar 1973: "Ankauf von Thyristorloks der ASEA-Werke"

Die obige Anfrage darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1)

Für den Auftrag zur Lieferung weiterer sechs ASEA-Thyristorlokomotiven waren die Betriebserfordernisse auf der Tauern- und der Arlbergbahn maßgebend. Auf der Tauernstrecke, die bekanntlich bis an die Grenze der Durchlaßfähigkeit ausgelastet ist, lassen sich durch den Einsatz von Thyristorloks wegen ihrer Vorzüge im Traktionsverhalten gegenüber den herkömmlichen Lokomotiven wesentliche Verbesserungen der Verkehrsabläufe erzielen, wobei durch die mögliche Ausschöpfung der Zughakenbelastung auch 1000-Tonnen-Züge befördert werden können. Erleichterungen in der Betriebsabwicklung sind durch den Einsatz von nur vier Thyristorlokomotiven bereits jetzt zu verzeichnen; entscheidende Verbesserungen treten allerdings erst nach der Erhöhung der Stückzahl von vier auf zehn ein, weil erst dann eine optimale Gestaltung der Loklaufpläne möglich ist. Durch den Einsatz von zehn Thyristorloks

-2-

werden sodann auf der Tauernbahn sechsachsige Berglokomotiven freigesetzt und können auf die Arlbergstrecke verlegt werden, wo ein überaus dringender Bedarf an starken Berglokomotiven besteht.

Mitbestimmend für die Nachbestellung der ASEA-Lokomotiven war die Überlegung, daß die Erhaltung und Wartung der größeren Stückzahl im Hinblick auf die Großtauschteil- und Vorratshaltung wirtschaftlicher ist. Darüber hinaus können durch den Einsatz zusätzlicher Lokomotiven rascher Erfahrungen über die Eigenschaften der Thyristorlokomotiven im konzentrierten Betriebseinsatz gesammelt werden. Frühe Erfahrungsergebnisse sind ohne Zweifel auch für die Entwicklungsarbeit der heimischen Industrie von Nutzen.

Die Erprobung der von den österreichischen Firmen entwickelten Thyristorlok-Prototypen kann voraussichtlich erst in der zweiten Hälfte des Jahres 1974 begonnen werden. Hingegen liegen über die ASEA-Lokomotiven bereits jetzt aus Schweden, wo über sechzig Stück im regulären Betriebseinsatz stehen, reichhaltige Betriebserfahrungen vor, die durch die gegenwärtigen Erprobungen im Betrieb auf der Tauernbahn laufend ergänzt werden. Darum wurde im Zusammenhang mit den eingangs dargelegten wirtschaftlichen Überlegungen die Lieferung der österreichischen Prototypen nicht abgewartet und die Ergänzung von 4 auf 10 Thyristorlokomotiven schon jetzt vorgenommen.

Zu Frage 2)

Ja, es ist richtig, daß bei der Erprobung der ASEA-Lokomotiven Achsschäden festgestellt worden sind, und zwar ein Achsbruch und sechs Achs-Anrisse. Mängel an der Thyristorsteuerung waren jedoch in keinem einzigen Fall zu verzeichnen. Der Austausch der Achsen erfolgte inner-

-3

-3-

halb kürzester Zeit, sodaß keine nennenswerten Stehzeiten anfielen. Den Österreichischen Bundesbahnen erwachsen auch keine Kosten, weil die Schadensbehebung unter die Gewährleistung fällt und daher die Lieferfirma belastet. Der Ordnung halber möchte ich feststellen, daß derartige Schäden nicht erstmalig, sondern auch schon bei anderen Lokomotiven aufgetreten sind, und zwar auch bei Lokomotiven, die von heimischen Firmen erzeugt worden sind. Im Übrigen darf ich bemerken, daß die Firma ASEA binnen Kürze aus eigenem alle Achsen der bereits vorhandenen Lokomotiven durch Achsen aus Materialien anderer metallurgischer Zusammensetzung (höhere Zugfestigkeit, kleinere Kerbfestigkeit und damit verstärkte Zähigkeit) ersetzen wird, bei welchen auch kleine konstruktive Änderungen vorgenommen wurden. Ebenso werden die bestellten sechs Lokomotiven mit solchen Achsen ausgestattet sein.

Zu Frage 3)

Es besteht kein Zusammenhang. Über die Lieferung der Lokomotiven wurde bereits seit dem Sommer 1972 verhandelt. Der Vertrag wurde am 19.12.1972 unterzeichnet. Der erste Achsschaden trat am 15.12.1972 auf. Zu diesem Zeitpunkt waren die Verhandlungen bereits abgeschlossen und der Vertrag unterzeichnungsreif.

Zu Frage 4)

Nach dem Anbot der österreichischen Firmen wird die Motorleistung ihrer Prototyp-Lokomotiven 5300 kW gegenüber 3600 kW bei den ersten vier und 4000 kW bei den nunmehr bestellten sechs Lokomotiven der Firma ASEA betragen. Inwieweit diese höhere Motorleistung auch eine erhöhte Betriebsleistung (Anhängelast) erbringen wird, kann endgültig erst im praktischen Einsatz festgestellt werden.

-4

-4-

Zu Frage 5)

Für die österreichische Lokomotivbauindustrie ist außer Zweifel eine eigene Entwicklung sehr wichtig. Deshalb wurde auch der Auftrag zur Fertigung von zwei Thyristor-Prototypen erteilt. Der heimischen Industrie wurden damit vor der endgültigen Entscheidung über die künftige elektrische Standardlok-Reihe der Österreichischen Bundesbahnen alle Chancen gegen ausländische Konkurrenzangebote eingeräumt.

Wien, am 27. Februar 1973

Der Bundesminister:


