



II-2503 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates

XIII. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH

Der Bundesminister für Verkehr

Pr.Zl. 5.905/9-I/1-1973

1144 / A.B.
zu 1129 / J.
16. Mai 1973
Präs. am.....

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abgeordneten zum Nationalrat Burger und Genossen, Nr.1129/J-NR/73 vom 20.Mäez 1973 "Thyristor E-Loks aus Schweden"

Zu den einleitenden Bemerkungen zur obbezeichneten Anfrage möchte ich folgendes feststellen:

Die Behauptung, es hätte sich herausgestellt, daß sich die bisher gelieferten Thyristor-Lokomotiven nicht bewähren würden, ist sicher nicht begründet. Es ist nämlich bereits erwiesen, daß das Traktionsverhalten dieser Thyristor-Lokomotiven gegenüber herkömmlichen Elektrolokomotiven wesentliche Verbesserungen im Betriebseinsatz bringt. Was die Achsschäden anlangt, so sind solche auch schon bei anderen Lokomotiven aufgetreten, und zwar auch bei solchen, die von heimischen Firmen erzeugt worden sind. Die Achsschäden stehen mit dem System der Thyristortechnik in keinem Zusammenhang. Auch muß festgestellt werden, daß die Zugkraft dieser Thyristor-Lokomotiven auf Bergstrecken wesentlich größer ist, als die einer konventionellen Lokomotive mit etwa dem gleichen Reibungsgewicht, so daß die Behauptung, die Thyristor-Lokomotiven wären auf Bergstrecken "zu schwach", nicht zutrifft.

- 2 -

Der Ordnung halber sei auch festgehalten, daß die Österreichischen Bundesbahnen in Schweden nicht - wie in der Anfrage ausgeführt wird - nur vier, sondern sechs weitere Lokomotiven bestellt haben.

Zu den einzelnen Anfragepunkten erlaube ich mir, folgendes mitzuteilen:

Zu Frage 1)

Am 15. Dezember 1972 trat während einer Zugfahrt bei einer Thyristor-Lokomotive ein Achsbruch auf. Seither wurden bei Untersuchungen insgesamt sieben Achsanrisse festgestellt. Die Lieferfirma hat diese schadhafte Achsen im Rahmen der Gewährleistungsverpflichtungen ersetzt und hat überdies auf eigene Kosten für alle vier Thyristor-Lokomotiven neue Achsen aus Materialien anderer metallurgischer Zusammensetzung (höhere Zugfestigkeit, kleinere Kerbfestigkeit und damit verstärkte Zähigkeit), bei welchen auch kleine konstruktive Veränderungen vorgenommen wurden, geliefert. Bei drei Lokomotiven ist der Achstausch bereits vorgenommen worden; die vierte wird bis Mitte Mai mit den neuen Achsen ausgestattet sein.

Zu Frage 2)

Reparaturkosten im eigentlichen Sinne sind den Österreichischen Bundesbahnen nicht entstanden, da der Austausch der Achsen im Rahmen des bestehenden Vertrages unter die Gewährleistung fällt und daher zu Lasten der Lieferfirma erfolgt. Die Auswechslung der 24 Achsen wird bzw. wurde in einer ÖBB-Werkstätte durchgeführt; der Arbeitsaufwand hiefür wurde mit 67.000,- S bewertet.

-3

-3-

Zu Frage 3)

Für den Auftrag zur Lieferung weiterer sechs ASEA-Thyristor-Lokomotiven 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 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

-4

-4-

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.

Wien 1973 05 10

Wilibanz
