

A norvég vasút járműgondjai A vasút elismeri 20 éves beszerzési hibáit

A norvég vasút olyan közbeszerzési botrányokkal küzd, melyek egy része, a dán DSB-hez hasonlóan az AnsaldoBreda-val kapcsolatos.

Az ügy már olyan régóta húzódik, hogy az AnsaldoBreda dolgozói közül többen megházasodtak, és integrálódott a norvég társadalomba, miközben még mindig a vonatokat javítják.

Az újonnan vásárolt és felújított vasúti kocsik leszállításának húsz év szélsőséges és ismétlődő késései miatt a norvég vasutak utaskomfortjának olyan méretű minőségvesztéséhez vezetett, hogy az utazók kezdenek hátat fordítani a vasútnak. Ezt elismerte az NSB (Norges Statsbaner=Norvég Állami Vasutak) egyik magasrangú tisztviselője egy norvég napilap, az Aftonposten előtt.

Az utasok bennünket büntetnek, mikor nem tudunk pontossággal szolgálni. Ezért nem engedhetjük meg magunknak, hogy járművásárlásnál újabb hibát kövessünk el. Ezért megfelelő elővigyázatosági irányelveket fogalmaztunk meg annak érdekében, hogy az előttünk álló, történelmünk legnagyobb vonatberuházásánál minden simán menjen – mondta Tom Ingulstad, a személyvonatok vállalatcsoportjának elnöke. Személyszállítási üzleti termékünk sajnos nem elég jó. Sok a komfort-, vagy szellőzés nélküli vonatunk, szóval olyan a színvonal, amire az NSB nem lehet büszke.

Aftonposten listája az utóbbi 10 év félresikeredett NSB-befektetésekről:

- (1990-96) 16 darab BM 70-es típusú interciti szerelvény az Adtranz-tól. Az első évben nagyszámú meghibásodás a forgóvázak, az ajtók, és a hidraulika terén. Nem jól tűri a jegesedést.
- (1999-2001) 16 darab 73-as típusú interciti szerelvény az Adtranz-tól. Tengelytörés, cserék és átépítések.
- (2001-2005) 36 szerelvény a helyi járatokhoz az olasz AnsaldoBreda-tól. Kipróbálatlan technika.

Hatalmas kihívás, hogy a vonatok elkészüljenek.

- (2001) 15 darab 93-as típusú motorkocsi a német Bombardiertól. Röros-, Rauma-, és Norlandi szakaszon sok meghibásodás a dízelmozdonyon. Szűk és gyenge komfort. Magas súlypontja miatt eléggé kilengett.
- 56 darab B5-ös kocsit átépítve a Bombardiernél Magyarországon. Több mint két év késés. (Mint arról már hallhattunk a hírekben, a Bombardier MÁV Kft. időközben a norvég megrendelő részére átadta a harmadik teljesen felújított vonatszerelvényt.)
- 50 darab B5-ös kocsit átépítve az EuroMaint-nál Malmöben (Svédország) Egy éves késés.
- 13 darab 69-es típusú vonatszerelvény átépítve a strömmeni Bombardiernél. (5-10 év élethossz növelés) Számos csúszás, télen nagy probléma az eljegesedés.
- 70-es típus. Komoly harc az eljegesedés ellen, kevés egyéb probléma.

Forrás: Jussi Conbell

A Svájci Vasút a K-féktuskóval az Alpokon történő átkelést lényegesen csendesebbé teszi

Svájcben a Vasút és az Állam a vasúti teherforgalmat következetesen javítani, megoldani igyekeznek. A Szövetségi Állam kereken fél milliárd €-t fordít az SBB összes teherkocsijának és a magánkocsi tulajdonosok kocsijainak – az ún. K-tuskóval – vagyis műanyag féktuskókkal – történő felszerelésére. Az átszerelési programmal a DB Minden-i kutató és vizsgáló szervezetének fékszakértői is egyetértenek.

Eckhard Friebel a Minden-i csoport féktechnikai vezetője szerint: „A hagyományos szürkeöntésű féktuskók idővel megsértik a kerekek futófelületét. Repedések képződnek és ezek rövidesen bajt idéznek elő, mikor a kerekek a sínen gördülnek. Abban az esetben, ha helyette műanyag tuskókat (K-tuskókat) alkalmazunk, a kerekek

nem lesznek bevonva a károkozásba.

Itt azonban egy műszaki különlegesség létezik. A kerék és a sín közötti súrlódási tényező műanyagból készített féktuskó esetében más, mint a klasszikus szürkeöntésű féktuskónál. Ezért a kocsik fékberendezéseit megfelelő módon igazítani kell és ez kocsitípusonként különböző módon kell, hogy történjen. *Friebel* szerint: „Ezeket a műszaki illesztéseket műszaki szakértőknek kell kocsiról-kocsira előkészíteni. Ezzel az új fék adatait az új fékhatásnál kell megállapítani és összehangolni. Azt, amit így elméletileg határoztak meg, az első átépített járművön kell megvizsgálni. Ezért az SBB-kollégák a Know-how-unkra nyúlnak vissza.” A mindeni mérnök-szakértők féktechnikai kísérleteiket átalakított kocsikkal végzik.

Ez klasszikus módon egy úgynevezett „leakasztásos” kísérlettel történik. Egy mérővonat – mely mozdonyból, mérőkocsiból és egy teherkocsiból áll – felgyorsul. A vonat a szabad pályán a kísérletsorozat folyamán előzetesen megállapított legnagyobb sebességre gyorsul fel, ezután a teherkocsit a mérőkocsiról lekasztják. Ezáltal a teherkocsi önműködő fékje működésbe lép és a kocsit megáll. Megfelelő mérés-technikai segítségével egzakt módon jegyzőkönyvezik, hogy miképpen működik a fék. Ezután jegyzőkönyvet készítenek és az eredményt szakértő értékeli ki. Ezeket a dokumentumokat az SBB-hez továbbítják. Azt a felügyeleti hatóságnak kell ellenőrizni, mielőtt az illető kocsitípus megfelelő engedélyezésére kerülne a sor. „Mi már 2003 óta végezzük ezt a svájci kollégák számára és ilyen módon mintegy 60 kocsit sorozatot engedélyeztünk” közölte *Friebel*.

A szokásos teherkocsik K-tuskóra történő átépítését a német zajcsökkentő szakértők is olyan kipróbált útnak tartják, amely a vasúti közlekedési zajt döntő módon csökkenti. A féktechnológusok további fejlődése hozzájárulhat ahhoz, hogy a tehervonatok lényegesen csendesebbé váljanak.

*(EI 2011. fordította:
Dr. Heller György)*