

Besichtigung der SBB-Unterhaltsanlage in Oberwinterthur

Freitag, 6. November 2015

Eine illustre Schar von 33 Mitgliedern traf sich in der SBB-Unterhaltsanlage Oberwinterthur. Eigentlich sind ja dort zwei Firmen angesiedelt. Neben der SBB-Halle ist auch noch die RICO-Halle (Regionalfahrzeug Instandhaltungs-Center Ostschweiz), in der die Turbo-Züge gewartet werden. Rico ist eine Tochterfirma der SBB. Gewisse Arbeiten und Beschaffungen lassen sich so ‚angenehmer‘ abwickeln als in einem staatsnahen Betrieb.



In einem ausgeklügelten System werden die nach den morgendlichen Flutstunden nicht mehr benötigten Zugkompositionen nach Oberwinterthur geleitet damit sie in einem Turnus gereinigt, WC geleert und nachgefüllt und in Modulen geprüft und auch repariert werden können. Auf die Abendflutstunden müssen alle Fahrzeuge dann wieder auf ihren S-Bahn-Linien zur Verfügung stehen.



In den Werkhallen wird sehr grossen Wert auf Arbeitssicherheit gelegt. Auch sind die Arbeitsplätze sehr gut ausgeleuchtet. Da in den Doppelstockzügen viele Apparate im Dach untergebracht sind, brachte dies natürlich auch für den Unterhalt neue Probleme. Es mussten Bühnen dafür gebaut werden.

Die Züge werden hier auch gereinigt. Dazu steht eine moderne Waschanlage – ähnlich der Autowaschanlagen, nur etwas grösser – zur Verfügung. Auf eine Teilnehmerfrage hin, warum die neuen Züge so glänzen, vernahmen wir, dass dies eine Graffiti-Imprägnierung sei. Es war gerade ein Zug in der Halle, dem ein Graffiti entfernt wurde. Wir gingen hin, doch es war bereits weg, bis wir die 100 m gegangen waren.

Sehr beeindruckt waren wir auch von den vielen Filtermatten, die beim Unterhalt jeweils ausgetauscht werden müssen. Die neuen Triebzüge sind alle klimatisiert, was wir ja als Reisende sehr schätzen. Die zT über 25 Jahre alten ersten S-Bahn-Doppelstockkompositionen durchlaufen ein Refit-Programm (in den Industriewerken Olten und Yverdon). Von dort kommen sie ebenfalls klimatisiert zurück. Dann werden auch sie Filtermatten ‚verschlingen‘.

Wir konnten auch in die Grube und einen Zug von unten besichtigen. So wurden uns Antrieb und Bremsen, Federungen sowie Sicherungselemente aus der Nähe gezeigt. Die neueren Fahrzeuge haben



Schiebetritte, um den Spalt zwischen Zug und Perron zu vermindern. Damit diese ihren Zweck erfüllen können, müssen diverse Tests jeweils stattfinden.



Viele Apparate und Teile werden nicht vor Ort repariert, sondern ausgetauscht. Das bedingt ein grosses Komponentenlager. Dafür lässt sich die ‚Reparatur‘ innert kürzester Zeit bewerkstelligen. Defekte Komponenten werden dann in dafür eingerichtete Industriewerke oder auch Privatfirmen gesandt.

Auch ganze Drehgestelle werden ausgetauscht. Dazu ist ein Gleis mit einer Drehgestell-Absenkanlage ausgerüstet.

Schon bald war die Führung zu Ende. Wir mussten noch auf eine Gruppe warten, da sie ihren Führer dermassen mit Fragen gelöchert hatte, dass er mit der Führung in Verzug kam. Doch die Reiseleitung hatte dies vorausschauend mit einem grosszügigen Zeitprogramm einkalkuliert. Nach dem Verdanken der Führung dislozierten wir ins Hotel-Restaurant Römertor. Hier genossen wir ein gutes Nachtessen, bevor sich dann die Gruppe laufend verkleinerte.



Besten Dank

Text: Paul Huber

Fotos: Hans-Peter Claus