

«Wäsche, glette» und manchmal selber bauen

Die Exkursionsreihe der Industriellen Betriebe führte diesmal in die VBZ-Zentralwerkstatt.

Roger Suter

Stadtrat Andres Türler beeilt sich, gleich zu Beginn zu betonen, dass hier im Herz der VBZ-Technik kein Mehrschichtbetrieb herrsche, da dieser sehr belastend sei. Wer während dieses «Lebensadern»-Rundgangs am Donnerstagabend vergangener Woche hier arbeitete, tue das freiwillig. Und von diesen Freiwilligen erfahren die über 100 Besucherinnen und Besucher – bei Weitem nicht nur Bahn-Enthusiasten – Interessantes aus allen Bereichen.

Zum Beispiel den Grund dafür, dass das Tram stets – also auch auf dem Fussgängerstreifen – Vortritt genießt: «Es ist rechtlich gesehen kein Strassenfahrzeug, sondern eine Eisenbahn», erläutert Werner Speck, Projektleiter Umbau/Planung. Der Bremsweg ist schon bei 30 km/h mindestens dreimal so lang wie derjenige eines Autos, ein Reagieren auf andere, vortrittsberechtigzte Verkehrsteilnehmer unmöglich. Unter anderem deshalb kollidieren Trams

durchschnittlich vier Mal pro Tag mit etwas. «Aber wir fahren ja täglich auch zweimal um die Welt», schiebt Türler nach.

Seltsamer Kundenservice

Passiert dies, werden die VBZ-Fahrzeuge in der Zentralwerkstatt in Altstetten in der «Wäsche-Glette»-Abteilung wieder repariert: Die Schlosser demontieren die kaputten Teile und flicken sie – wenn möglich. Im Fall einer zerdepperten Cobra-Cockpitscheibenlüftung war dies nicht mehr möglich. «Wir haben vergeblich beim Hersteller und seinem Zulieferer im Elsass um die Pläne für den Nachbau nachgefragt», erzählt Schlosser Bruno Staub. «Das sei Firmengeheimnis, hiess es.» Deshalb hätten die VBZ-Schlosser ein intaktes Bauteil selber vermessen und nachgebaut. Auch viele Einzelteile (beide Zürcher Trams, Cobra und Tram 2000, werden nirgends mehr hergestellt) oder die grösseren Abfallbehälter in Trams und Bussen – «mit Flüssigkeitsdepot für Cola und anderes», wobei Staub das Gesicht verzieht – sind Eigenkonstruktionen. In der Lackiererei und der Schriftmalerei werden Farbschäden behoben und Trams jeweils nach 20 Jahren komplett neu lackiert. In dieser

24 Meter langen Nebenhalle finden auch ganze Lastwagen Platz, weshalb die Lackierer es auch mal bunter treiben dürfen und Fremdaufträge ausführen.

Videokameras sparen Million

Gegenüber erläutern Werkstattleiter Peter Neidhart, Mechaniker Urs Wanner und Elektroniker Heinz Müller, warum eine Tramrevision heute nur noch 42 statt 75 Tage dauert (die Remontage allein deren 11, anschliessend wird alles 6 Tage lang getestet), dass Trams, die rumpeln, von brusken Bremsmanövern flache Stellen auf den Rädern haben und dank WLAN, GPS und MP3 Weichen selber stellen und Haltestellen ansagen können. Immerhin: Die Stimme ist echt und gehört einer Schauspielerin, die nach einer gründlichen Evaluation ausgewählt wurde.

Schliesslich rechnete Autoelektriker Koni Hürlimann vor, dass dank Videoüberwachung die Vandalenschäden in den Bussen um 1,5 Millionen Franken tiefer sind. «Schon die Kamera schreckt ab», ist er überzeugt. Der Zugriff auf die Überwachungsfilmte ist aber der Polizei vorbehalten und bedarf der Einwilligung zweier VBZ-Kader.