

# SBB-Werkstätten : unbekannter Industriebetrieb

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen**

Band (Jahr): - (1991)

PDF erstellt am: **09.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-675933>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



## SBB-Werkstätten: Unbekannter Industriebetrieb

*Geschäftsleute, Pendler, Ausflügler und andere Fahrgäste erachten es als selbstverständlich, sicher, zuverlässig und bequem ihr Ziel zu erreichen. In sechs Hauptwerkstätten stehen fast 3000 Menschen im Einsatz, um das Rollmaterial stets auf einem optimalen technischen Stand und sauber à jour zu halten.*

Über 750 Lokomotiven, 4000 Reisewagen, 20 000 Güterwagen sind täglich auf 3000 Kilometern Streckennetz für die Kunden der SBB unterwegs. Dazu kommt noch Rollmaterial, das in Reserve steht oder für spezielle Zwecke bereitgehalten wird (Rangier- und Dienstfahrzeuge). Die Summe der Kilometerleistungen aller Reisewagen ergibt die respektable Zahl von rund zwei Millionen Wagenkilometern. Und dies jeden Tag. Dass diese Leistung überhaupt – und dazu erst noch mit verhältnismässig seltenen technischen Störungen – erbracht werden kann, ist vor allem den sechs Hauptwerkstätten (HW) sowie den Depot- und Betriebswerkstätten der drei Kreise zu verdanken. Dort wird das Rollmaterial revidiert, gewartet, überholt, repariert und gründlich gereinigt.

Grundsätzlich sind die Hauptwerkstätten für alle vorkommenden Unterhaltsarbeiten eingerichtet. Doch es ist rationeller, ganze Serien gleicher Lok- und Wagentypen zu bearbeiten. So sind die sechs HW auf folgende Funktionen spezialisiert (in Klammer Anzahl der Mitarbeiter/-innen):

Bellinzona: Streckenlokomotiven, nicht klimatisierte Reisezugwagen, offene Güter- und Huckepackwagen (620)

Biel: Thermische Triebfahrzeuge, Privat- und Spezialwagen (320)

Chur: Reisezugwagen, Güterwagen (130)

Olten: Klimatisierte und nichtklimatisierte Reisezugwagen, Gepäck-, Speise-, Postwagen, Kleinmotor- und Strassenfahrzeuge (720)

Yverdon: Elektrische Triebfahrzeuge aller Art, gedeckte Güterwagen (510)

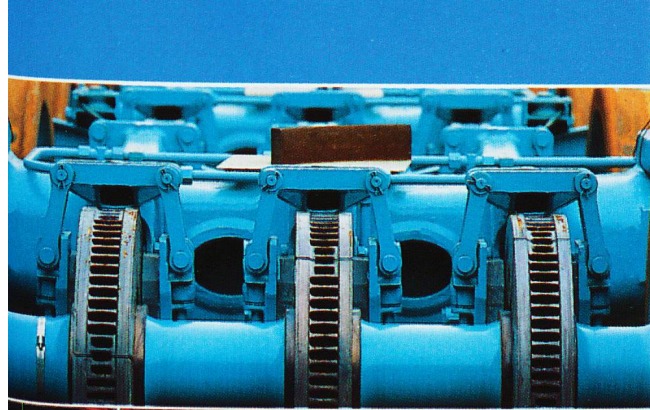
Zürich: Reisezugwagen, Trieb- und Doppelstockzüge, Streckenlokomotiven (650)

Die Revisions- und Reparaturarbeiten dienen in erster Linie der Gewährleistung der Betriebssicherheit und der Funktionsfähigkeit des Rollmaterials. Dazu kommt noch eine spezielle Aufgabe, die in der Sprache der Techniker als Hauptrevision R4 bezeichnet wird: Die technische und innenarchitektonische Erneuerung der Reisezugwagen.

Ohne einen gewissen Standard an Komfort wäre ein zeitgemässer Reiseverkehr undenkbar. Weil die Wagenkasten aus wirtschaftlichen und ökologischen Gründen 40-50 Jahre «halten» müssen, wird beispielsweise in der HW Bellinzona den Einheitswagen Typ II ein neues helleres Interieur verpasst. Die in den Jahren 1965–72 gebauten, so verjüngten Fahrzeuge sind an den türkis-blauen Längsstreifen auf der unteren Hälfte der Wagen-Aussenwand erkennbar. Dieses Erneuerungsprogramm läuft seit einigen Jahren.







*Die guten Geister im Hintergrund:  
In sechs Hauptwerkstätten sorgen  
3000 Menschen für den Unterhalt  
von Lokomotiven und Wagen.*



Alle sechs HW repräsentieren rund 1 Milliarde Franken Kapital (Wiederbeschaffungswert). Im Verhältnis dazu nehmen sich die Investitionen von 10–15 Millionen Franken pro Jahr eher bescheiden aus; vor allem wenn man bedenkt, dass ein guter Teil davon allein schon durch Umweltschutzmassnahmen bedingt ist. Deshalb ist die Abschreibungsdauer in den Hauptwerkstätten sehr weit höher als bei der Privatwirtschaft.



### **Inseln – aber nicht zum Ausruhen**

Die zum Teil über hundertjährigen Hauptwerkstätten waren bis anhin praktisch dauernd ausgelastet, was unter dem Gesichtspunkt ihrer Wirtschaftlichkeit gewiss sinnvoll war. Demgegenüber stellt Rollmaterial in den Werkstätten brachliegendes Kapital dar. Unter dem Strich sind kurze Stillstandszeiten rentabler als 100 Prozent Auslastung. In diversen Studien, wie zum Beispiel dem Projekt «Produktions-Planung-Steuerungssystem PPS», wurde den Werkstätten eine Umstrukturierung hin zur produkteorientierten Fertigungsinsel nahegelegt.

Das traditionelle Prinzip, bei dem eine maximale Auslastung «garantiert» ist, beruht auf langen Hallen, in denen das Rollmaterial von einer Station zur andern geschoben wird. Jede davon ist bestimmt für eine spezifische Arbeit. Neun Tage dauert ein solcher Durchlauf für eine normale Revision, unabhängig davon, ob auf allen Stationen Arbeiten zu verrichten sind.

In Bellinzona konnte bei Lokomotiven mit einer ersten Verbesserung – eben der Insellösung – die Produktivität gesteigert und zum Teil die Durchlaufzeit gesenkt werden. Ganz zum Tragen kommt das Inselkonzept aber erst in einer neukonzipierten Halle, wo zum Teil der Computer das erste «Wort» führt. Mit seiner Hilfe wird eine Analyse des individuellen Zustandes der Wagen vorgenommen.

Ein Team, bestehend aus Schlossern, Schreibern, Malern, Elektrikern und Hilfs Handwerkern bewegt sich im und um den Wagen, führt – oft gleichzeitig – die notwendigen Arbeiten aus, bis dieser wieder voll funktionstüchtig ist und in neuem Glanz erstrahlt. Auch punkto Kompetenzhierarchie hat sich einiges geändert: Der Meister hat die Verantwortung für das ganze Produkt und nicht bloss für eine Teilfunktion. Der Arbeitsablauf des Teams kann dadurch nochmals optimiert werden, sodass das Werk in 3½ Tagen vollendet ist – knapp 40 Prozent der Standzeit des Wagens bei der traditionellen Vollauslastungs«lösung».

### **«Kunde» SBB**

Die Reorganisation beschränkt sich allerdings nicht einfach auf rein technische Aspekte. Nebst dem positiven Einfluss neuer Organisationsformen auf das Arbeitsklima, ändert sich auch die Beziehung zwischen SBB-Marketing, Transportproduktion und Hauptwerkstätten. Zum Nutzen aller Partner nimmt diese Beziehung den Charakter eines Verhältnisses Auftraggeber-Kunde an. Vorrangiges Ziel aller Hauptwerkstätten ist, den «Kunden» SBB zufriedenzustellen, indem primär die Fahrzeugverfügbarkeit möglichst hoch gehalten wird.

In kleinerem Umfang führen die HW auch Arbeiten für Privatbahnen und öffentliche Verwaltungen aus. Eine solche ist der Umbau von Chauffeurbegleitwagen der privaten HUPACAG. Umgekehrt erweist es sich als sinnvoll, gewisse Aufträge nach aussen zu vergeben. Die Zusammenarbeit mit der Privatindustrie drängt sich um so mehr auf, als immer komplexere – vor allem elektrische – Technologien eingesetzt werden, speziell in der neuesten Generation Lokomotiven. Diese Zusammenarbeit kann sich auch in bezug auf einen optimalen Einsatz von allgemeinen Produktion- und Fertigungsmitteln positiv auswirken.







ELIN

Brunn 90 t