

Kleine und grosse Geräte für Umbau

Die 1876 durch die Nordostbahn (NOB) eröffnete 16 km lange Strecke Winterthur-Bülach(-Koblentz) war als Konkurrenzstrecke zur 1877 eröffneten Nationalbahn-Linie durch das Furttal vorgesehen. Die eingleisige Strecke ist seit dem 15. Juli 1945 elektrifiziert. Bis in die Neuzeit waren die Stationen weder mit Unterführungen noch mit 55 cm hohen Perrons versehen. In Pfungen, wo sich die S41-Züge kreuzen, war der Zugang zu Gleis 2 jeweils nur durch Überquerung von Gleis 1 möglich.

Seit April 2022 werden die beiden Stationen Pfungen und Embrach-Rorbas sowie die Strecke selbst bis im Herbst 2023 für rund 20 Mio. Franken erneuert. Deshalb war die Strecke zwischen dem 14. Juli und dem 21. August 2023 komplett gesperrt. In Embrach-Rorbas erhält zudem das Gleis 1 einen neuen, normgerechten Perron, und das Gleis 2 dient zur Kreuzung mit Güterzügen. In Pfungen erhalten beide Gleise Aussenperrons und eine neue Personenunterführung. Die Sanierung des zweigleisigen Bahnhofs Winterthur Wülflingen erfolgte hingegen bereits 2022, wo nur das Gleis 1 einen Perron erhielt. Jürg D. Lüthard

Am Montag, 24. Juli 2023, erfolgte der Einhub der 520 t schweren Unterführung bei Pfungen. Der nun 1100 t schwere Kran mit dem 66 m langen Ausleger musste innert zweier Tage am Bahnhof ab- und bei der Unterführung wieder neu aufgebaut werden.



Fotos: Jürg D. Lüthard



In Pfungen und Embrach-Rorbas waren je rund 80 Mitarbeiter beschäftigt.



Pfungen: der schweizweit grösste Raupenkran dominiert den Bahnhof.