

# Fertiges Stellwerk muss warten

6. Januar 2012

**BÄRETSWIL.** Der Bahnhof Bäretswil soll ein historisches Stellwerk erhalten. Das Material ist bereits vorhanden, allerdings fehlt noch das Geld zum Fertigstellen des Projekts.

DAVID KILCHÖR

Eine Fernbedienung für Weichen und Signale, ganz ohne Elektronik – so könnte man vereinfacht umschreiben, was der Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland (DVZO) beim Bäretswiler Bahnhof erstellen will. Es handelt sich um ein historisches Hebelstellwerk, das in einem zwei auf vier Meter grossen Stellwerkhäuschen auf dem Bahnhofplatz zu stehen kommen soll. Um das Vorhaben zu vollenden fehlt allerdings noch Geld.

Drahtzieher des Projekts ist der 24-jährige Fabian Sollberger aus Brugg, der bereits als Kind Eisenbahn-begeistert war. Mittlerweile als Lokführer tätig, gehört Sollberger seit dem 15. Lebensjahr dem Dampfbahn-Verein an. «Mich interessierte von Anfang an die technische Seite», sagt er. So spezialisierte er sich auf Stellwerke und begann sie sogar zu sammeln. «Ich habe in Bauma eine eigene kleine Sammlung, die allerdings vor allem elektro-mechanische Stellwerke umfasst.»

## Fachwissen selbst beigebracht

Für den Bahnhof Bäretswil hat er ein vollkommen mechanisches Stellwerk funktionstüchtig gemacht. Das Gebilde



Fabian Sollberger hat das rund drei Meter lange Hebelstellwerk für den Bäretswiler Bahnhof elghändig zerlegt und wieder zusammengeschaubt. Bild: David Kündig

stammt aus Uttwil und war bis Anfang der 90er Jahre in Betrieb. «Glücklicherweise hatte Uttwil eine ähnliche Gleisanlage wie Bäretswil», sagt Sollberger. Dennoch zerlegte er das rund drei Meter lange Stellwerk bis auf die letzte Schraube und setzte es neu zusammen.

Fragt sich, woher ein 24-Jähriger das entsprechende Fachwissen hat. «Das habe ich mir selber beigebracht», sagt er. Für die Arbeiten investierte er mehrere hundert Stunden, verteilt auf zwei Jahre. 2010 war er fertig, hernach stand das Stellwerk rund ein Jahr lang in Bauma, wo er es montiert hatte. Letzten Herbst transportierte schliesslich eine DVZO-Crew das rund eineinhalb Tonnen schwere Gebilde in den Bäretswiler Bahnhofsschuppen.

Dieses Jahr wird das Stellwerk mit Baujahr 1912 seinen 100. Geburtstag feiern. Allerdings scheint eine Wiederinbetriebnahme noch in weiter Ferne zu liegen. «Wir müssen zunächst das Häuschen bauen», erklärt Sollberger. Das ist allerdings einfacher gesagt als getan:

Es benötigt einen Aushub auf dem geteerten Platz, da die Stellwerkkabine für die Drahtzüge und Umlenkrollen unterkellert werden muss, danach muss ein Betonfundament erstellt werden.

Das kleine Dienstgebäude selbst, ein historischer Weichenwärterposten vom Bahnhof Rorschach, liegt in seine Elemente zerlegt vor Ort. «Das Gebäude muss aufgestellt und teilweise renoviert werden. Die Rückwand und das Dach sind ziemlich verrostet und müssen rekonstruiert werden», sagt Sollberger. Zudem muss man die restlichen Teile sandstrahlen und das ganze Gebäude neu streichen.

Steht das «Kabäuschen», so fällt der Einbau des Stellwerks an. Und schliesslich steht die ganze Verdrahtung auf dem Programm: Jeder Hebel wird per

Drahtzug mit einer Weiche oder einem Signal verbunden. «Es gibt also noch diverse Baustellen, bevor das Projekt beendet ist», sagt Sollberger.

### Nur dritte Priorität

Vordringlich ist das Stellwerk für den DVZO nicht. Sollberger: «Für mich selbst hat es natürlich erste Priorität, für den Verein ist aber in erster Linie wichtig, dass der Betrieb aufrecht erhalten werden kann.» Er verstehe das sehr wohl: «Das Stellwerkprojekt hat keine dringende Notwendigkeit.» Dennoch würde seine Realisierung zur Verwirklichung der DVZO-Vision eines «Eisenbahn-Ballenbergs» beitragen.

So ist Sollbergers Stellwerk für Bäretswil nur unter dritter Priorität kate-

---

«Das Fachwissen  
habe ich mir  
selber beigebracht.»

---

Fabian Sollberger

gorisiert. DVZO-Mediensprecher Dieter Enz erklärt: «Wir haben so viele Projekte, dass der Vorstand Prioritäten setzen musste.» Vor dem Stellwerk rangieren beispielsweise die Bahnhofshalle Bauma oder die Baumer Drehscheibe. Allerdings könne Sollberger auf eigene Faust problemlos Sponsoren suchen. «Projektgebundene Spenden werden so eingesetzt wie von Spendern gewünscht.» Denkbar sei auch, dass Firmen ihre Leistungen gratis anböten. «Am schönsten fände ich, wenn ein Unternehmen ein Lehrlingslager durchführen und dabei den Aushub und das Fundament für das Kleinod machen würde», sagt Enz.

Ansonsten wären liquide Mittel von rund 30000 bis 40000 Franken nötig. «Wenn wir das Geld haben, können wir sofort loslegen», erklärt Projektleiter Sollberger. Dies, weil die Baubewilligung bereits vorliegt. Und zwar nicht von der Gemeinde beglaubigt, sondern vom Bundesamt für Verkehr.

«Ich habe das Projekt vor längerer Zeit im Namen des DVZO eingereicht. Kanton und Gemeinde konnten Stellung nehmen, es wurde ohne Einwände bewilligt.» Das Bundesamt sei von der Idee sogar begeistert gewesen, sagt Sollberger. Kein Wunder: In absehbarer Zeit wird es schweizweit das einzige mechanische Stellwerk sein, das noch in Betrieb ist.

### Kein fixer Zeitplan

Vorderhand müssen die DVZO-Bähler aber Weichen und Signale weiter vor Hand umstellen. Allerdings wird noch dieses Jahr Einheitlichkeit der Signale angepeilt. «Momentan herrscht Chaos, wir wollen eine historisch stimmige Signalisation», sagt Sollberger. Dies ist sozusagen ein erster Schritt Richtung Bäretswiler Stellwerk. Wann die nächsten folgen, bleibt offen. «Wir können keinen fixen Zeitplan festlegen», sagt Dieter Enz. «Es ist davon abhängig, wann Spenden für dieses Projekt eintreffen.»

## Bäretswil



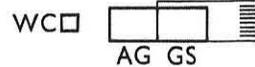
Stationsmitte Bahn-km 19,69

Schwellenhöhe in m 696,3

Situation 1901 bis 1948

Ettenhausen- Emmetschloo

Neuthal



Situation seit 1948

Hinwil

Bauma



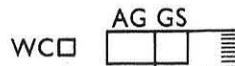
## Neuthal



Stationsmitte Bahn-km 22,469

Schwellenhöhe in m 696,13

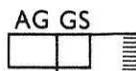
Situation 1901 bis 1948



Bauma

Bäretswil

Situation seit 1948



Bauma

Bäretswil