

Zeitschrift: Historischer Kalender, oder, Der hinkende Bot
Band: 290 (2017)

Artikel: Vom Wärterstellwerk zum historischen Stellwerk
Autor: Winterberger, Beat
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-656359>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 27.04.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Vom Wärterstellwerk zum historischen Stellwerk

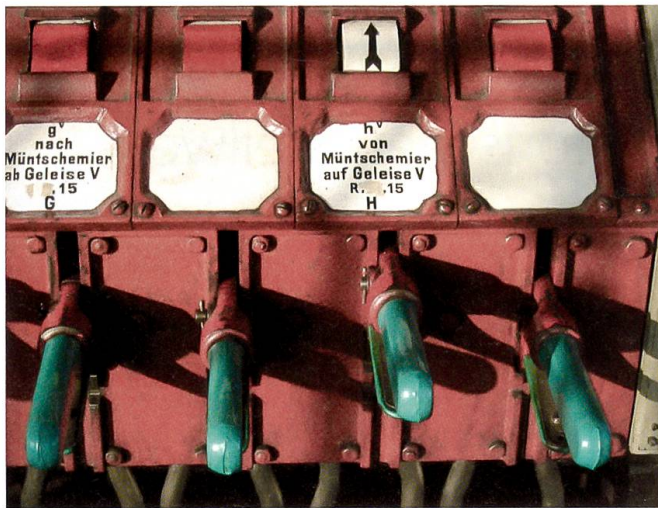
Der Beginn

Kerzers fand seinen Anschluss ans Bahnnetz mit der «Longitudinale», der Linie Lyss–Murtten–Payerne–Palézieux, welche 1876 eröffnet wurde. Einfachste Infrastrukturbauten genügten den bescheidenen Anfängen des Bahnbetriebs. Das änderte sich schlagartig, als 1901

die «Ligne directe» von Bern nach Neuchâtel in Betrieb genommen wurde. Deren Einführung in die bestehenden Bahnanlagen von Kerzers führte zum schweizweit einmaligen Schienenkreuz. Hier kreuzen sich zwei Bahnlinien im spitzen Winkel von 30 Grad. Auf diesen Zeitpunkt hin kam auch die von der Maschinenfabrik Bruchsal gebaute mechanische Stell-



Das 1901 erbaute Stellwerkgebäude



Ausschnitt aus dem Stellwerk



Einst auf jedem Bahnhof anzutreffen: das Läutwerk

werkanlage zum Einsatz. Sie besteht aus dem vor dem Aufnahmegebäude platzierten Befehlswerk, einem grossen eisernen Kasten. Gesteuert wurde es vom Fahrdienstleiter, währenddem im Stellwerkgebäude der Stellwerkwärter die Weichen und Signale bediente. Für den durch ein Glockensignal angemeldeten Zug forderte der Fahrdienstleiter mittels einer Kurbel am Befehlswerk eine Fahrstrasse an, d.h., er bestimmte, über welche Weichen und Gleise der Zug in den Bahnhof geführt werden sollte. Drahtzüge in einem Schacht unter den Gleisen der Broyetallinie leiteten diesen Befehl ins Stellwerkgebäude, wo er an der Fahrstrassenhebelgruppe angezeigt wurde. Damit wusste der Stellwerkwärter, welche Weichenhebel an der Hebelbank er zu bedienen hatte. Ein Verschlussapparat im Befehlswerk verunmöglichte das Freigeben «feindlicher» Fahrstrassen. Ebenso verhinderte die Verschlussvorrichtung unterhalb der Hebelbank, dass eine angeforderte Fahrstrasse im Stellwerk falsch eingestellt wurde: Nur wenn die waagrechten Fahrstrassenlineale und die senkrechten Verschlusschieber korrekt zueinander standen, liess sich ein Signal öffnen. Durch diese gegenseitigen Abhängigkeiten wurde die Einfahrt eines Zuges auf ein bestimmtes Gleis zuverlässig gesichert.

Ursprünglich war jeder Hebel im Stellraum über lange Doppeldrahtzüge mit der zugehö-

rigen Weiche oder dem entsprechenden Signal verbunden. Das Stellen einer Weiche oder eines Signals erfolgte durch Muskelkraft. Damit sie einwandfrei funktionierten, mussten diese Drahtzüge ständig gespannt sein. Im Spannraum im Erdgeschoss des Stellwerks stellten deshalb Gewichte und Umlenkrollen eine gleichmässige Spannung der Kabel sicher, deren Länge sich je nach Temperatur veränderte. Dieses Spannwerk war im massiv gemauerten Sockel des Gebäudes untergebracht, der gleichzeitig als Unterbau für die erhöhte Lage des Stellraums diente, von wo aus der Stellwerkwärter die Gleisanlage überblickte.

Der Aufschwung

Die Stellwerkapparatur stammt im Kern noch von 1901. Sie wurde jedoch seither in mehreren Schritten den gesteigerten Anforderungen angepasst. Auch haben elektrische Antriebe weitgehend die strenge Muskelarbeit der Stellwerkwärter übernommen. Ursprünglich waren die Anlagen für rund 40 tägliche Zugsfahrten gebaut – indessen passierten bei der Betriebsumstellung im Herbst 2004 täglich 150 Züge den Bahnhof. Ja, im Expojahr 2002 waren es sogar deren 236!

Das Ende und ein Neuanfang

Anlässlich der Festivitäten zum 100-jährigen Bestehen des Stellwerks hatte die Bevölkerung von Kerzers erstmals überhaupt die Gelegenheit, dem Stellwerkwärter bei seiner vielseitigen und verantwortungsvollen Arbeit über die Schulter zu schauen und damit das Betriebsgeschehen aus einer ganz neuen Perspektive zu erleben. Das Publikum war bunt gemischt und setzte sich aus allen Alters- und Bevölkerungsschichten zusammen. Nach diesem Grosse Erfolg reifte in mir die Idee, mich später einmal für den Erhalt des Stellwerkes in seiner Gesamtheit und einen Weiterbetrieb als Museum einzusetzen.

Es entstand ein erstes Projekt dafür, welches ich bei der damaligen Generaldirektion der SBB zur Begutachtung einreichte. Die Begeisterung hielt sich in engen Grenzen, und man war schliesslich nicht bereit, das Projekt zu unterstützen. Dieser Bescheid hielt mich aber nicht davon ab, weiter an meine Idee zu glauben – im Gegenteil. Nun galt für mich «jetzt erst recht!». Das Amt für Kulturgüter des Kantons Freiburg zeigte auf meine Anfrage hin sofort Interesse und Verständnis. Hier wurde der grosse Wert der Anlage als kulturhistorisches Objekt auf Anhieb erkannt. Die zuständige Denkmalpflegerin, Frau Carmen Reolon, wurde meine wichtigste Partnerin; zusammen wurden wir zu einem schlagkräftigen Team. Sie knüpfte die nötigen Kontakte zur Eidgenössischen Denkmalpflege, welche das Stellwerk 2003 unter den Schutz des Bundes stellte. Ein erstes, wichtiges Etappenziel war damit erreicht!

Der Ausbau der S-Bahn Bern mit dem Flügelzugkonzept auf der Achse Bern–Kerzers–Murten bzw. Neuenburg machte umfassende Infrastrukturumbauten in Kerzers nötig. Ein Umbau der altherwürdigen Anlage aus Bruchsal kam von Anfang an nicht mehr infrage. Im Auftrag der SBB übernahm die BLS die Planung und die Ausführung des gesamten Umbaus. Ein Glücksfall für uns. Wir erhielten so sehr früh Einsicht in die Planung und konnten unsere Wünsche und Anregungen direkt ein-

bringen. Damit stiessen wir beim Projektleiter und bei den Planern verständlicherweise nicht immer nur auf Gegenliebe. Es brauchte viel Überzeugungsarbeit, Verhandlungsgeschick und beiderseits grosse Geduld, um die schliesslich realisierte Version der heutigen Publikumsanlagen sowie den Standort des neuen elektronischen Stellwerkes zu realisieren. Dank dem Amt für Kulturgüter gelang es auch, das gesamte Bahnhofensemble ins Inventar der «Regionalbahnhöfe von nationaler Bedeutung» aufzunehmen. Dadurch blieb das noch aus der Gründungszeit der Broyetallinie stammende Ensemble grösstenteils erhalten. Vom ursprünglich geplanten Facelifting im Rahmen des schweizweit zur Anwendung kommenden modularen Baukastensystems RV 05, mit dem die SBB den Regionalbahnhöfen ein neues Erscheinungsbild verpasst, wurden in Kerzers nur gerade die Beleuchtungskandelaber und das Wartehäuschen aus Glas verwirklicht. Diese beiden Elemente fügen sich trotz moderner Architektur harmonisch ins Ganze ein.



Der mechanische Kommandoapparat, Bauart Bruchsal G

Mit 103 (!) Jahren in den Ruhestand

In der Nacht vom 6. auf den 7. Oktober 2004 erfolgte die von langer Hand sorgfältig geplante Betriebsumstellung. Nach 103 Jahren treuer Pflichterfüllung gingen das mechanische Befehls- und das Stellwerk in den wohlverdienten Ruhestand und machten einer elektronischen Anlage der neusten Generation Platz. Für das in Kerzers stationierte Personal ging damit eine Epoche endgültig zu Ende. Heute wird die Betriebsführung des Bahnhofs Kerzers von Bern Bümpliz Nord aus ferngesteuert und überwacht.

Das historische Stellwerk

Die Teilnahme an den europäischen Denkmaltagen 2004, mehrere Liveinterviews im Radio, ein TV-Beitrag in «Schweiz aktuell» sowie eine Diplomfacharbeit in Denkmalpflege des ETH-Architekturstudenten Christian Hanus förderten das Interesse an unserem Projekt und halfen zusammen mit der unermüdlichen Unterstützung des Amtes für Kulturgüter des Kantons Freiburg mit, das gesteckte hohe Ziel zu erreichen. Im September 2004 wurde die seit 1998 bestehende Projektgruppe «Pro Stellwerk Kerzers» aufgelöst und im Beisein von 30 Interessierten der Verein Stellwerk Kerzers gegründet, der heute bereits über 100 Mitglieder zählt!

Nun galt es, die Eigentumsverhältnisse und allfällige finanzielle Beteiligungen mit der SBB und der BLS zu klären. Zwei überaus intensive Jahre mit unzähligen Gesprächen, Sitzungen Korrespondenzen, Telefonaten, Ortsterminen und eine Volksabstimmung in Kerzers waren nötig, bis alles gütlich geregelt war. Am 24. Juli 2007 erfolgte dann die lang ersehnte Vertragsunterzeichnung. Die Gemeinde Kerzers ist neue Besitzerin, und der Verein Stellwerk Kerzers erhielt über eine schriftliche Vereinbarung das Betreiber- und Nutzungsrecht.

Die Bilanz der ersten zehn Vereinsjahre ist überaus positiv: In über 260 Führungen besuchten mehr als 5300 Personen unser historisches Stellwerk, und in über 4500 Stunden Frondienst wurden die nötige Revisions-, Unterhalts- und Sanierungsarbeiten erbracht.

So lebt unser Stellwerk weiter und wird auch nachfolgenden Generationen Zeugnis ablegen von längst vergangenen Zeiten, von einer überaus faszinierenden Epoche, als «die Eisenbahn noch Eisenbahn» war. Und erinnert gleichzeitig an die Generationen von Eisenbahnern, welche treu und pflichtbewusst ihren Job machten, aber auch an die Weitsicht und den Pioniergeist der Ingenieure der damaligen Zeit. Ihnen allen gilt unser Dank und unsere ganze Anerkennung!

Das historische Stellwerk Kerzers ist in seiner Art einzigartig in der Schweiz. Es kann auf Anfrage von Gruppen besucht und besichtigt werden (www.stellwerk-kerzers.ch). Dabei sind immer noch sämtliche Manipulationen, welche es früher für einen geordneten und sicheren Betriebsablauf brauchte, ausführbar. Dies ermöglicht es auch dem Laien, die auf den ersten Blick komplizierten mechanischen Vorgänge und Abläufe in ihrer Gesamtheit zu erfassen und zu begreifen.

Quellennachweise:

Das Stellwerk im Bahnhof Kerzers, Freiburger Kulturgüter 15/2003, A. Robiolio/F. Guex, Stellwerk Kerzers, Geschichte der Eisenbahnsicherungstechnik von Christian Hanus

* Gründer und erster Präsident des Vereins Stellwerk Kerzers

WETTBEWERB

Flüchtlinge

Anfang November 1956 schlugen sowjetische Truppen die ungarische Revolution nieder. Ihre Intervention löste eine Massenflucht aus Ungarn in westeuropäische Länder aus. Etwa 200 000 Menschen verliessen ihr Land. Die Schweiz zeigte sich ihnen gegenüber sehr grosszügig und gewährte etwa 14 000 Menschen Asyl.

Siehe Wettbewerbsfragen auf Seite 101