

## Vom Barrierendienst am Bahnübergang Rietstrasse

**Ernst Nüesch, Spurensucher | [www.handsticklokal-balgach.ch](http://www.handsticklokal-balgach.ch)**

Seit 1858 fährt die Eisenbahn durchs Rheintal. Wichtige Bahnübergänge sind mit Schranken versehen, die von Bahnwärtern bedient werden. In Balgach ist es der Übergang bei der Rietstrasse.<sup>1</sup> Hier versehen bis 1985 unzählige Männer und Frauen den Bahnwärterdienst. Ewald Nüesch und Margrit Loher sind zwei von ihnen. Ihnen gilt dieser Spurensucher-Bericht.

Ewald Nüesch ist Wagner mit eigenem Geschäft in Balgach. Im Bauerndorf gibt es bis in die 50er-Jahre genug Arbeit: Unterbauten und Brücken für Wagen, Räder, Leitern, Werkzeugstiele. Doch innert wenigen Jahren bricht die Nachfrage nach seinen Handwerkserzeugnissen zusammen, weil in der Landwirtschaft vermehrt spezialisierte Maschinen eingesetzt werden. Darum ist Ewald Nüesch froh, dass er 1952 zum Barrierenwärter für Ablösedienste gewählt wird. Er kommt in den Einsatz, wenn er für die zwei Hauptwärter – Josefine Ritter und David Nüesch – wegen Ruhetagen, Ferien und Krankheit Aushilfsdienst leistet. Weil er Geschäftsinhaber ist,



Abb. 1: Ewald Nüesch, Bahnübergang Rietstrasse; Nov. 1955

verfügt er über einen privaten Telefonanschluss. Somit steht ihm der telefonische Weckdienst zur Verfügung, der ihn um 4.30 Uhr für die Frühschicht aus dem Bett holt. Kurz nach 5 Uhr beginnt die Arbeitszeit beim Bahnübergang Rietstrasse. Sein Posten trägt die Nummer 170. Ein einfaches Häuschen ist für die nächsten 10 Stunden sein Arbeitsplatz. Im Winter muss er sich beeilen, um die Barrierenstöcke und Seilzugkästen vom Schnee zu befreien. Auch die Signalglocke muss aufgezogen werden. Zwischendurch wird im Ofen eingeheizt. Schon kündigt sich der erste Zug mit dem Glockensignal an: 2 mal 6 Schläge ertönen bei einem Zug von Rebstein-Marbach her. In der Gegenrichtung sind es 1 mal 6 Schläge. Nüesch begibt sich nach draussen zu den Kurbelstöcken, um die drei Bahnschranken zu senken. Zuerst dreht er gleichzeitig die Kurbeln für die Übergänge an der Untermäderstrasse und an der Schützenstrasse. Zuletzt kommt der Hauptübergang Rietstras-

se an die Reihe. Nüesch muss Rücksicht nehmen auf Fahrzeuge, damit niemand zwischen den Schranken eingeklemmt wird. Mit höchstens 75 km/h braust die Zugskomposition vorbei. Barrierenwärter Nüesch winkt dem Lokführer einen Gruss zu. Das Aufkurbeln der Bahnschranken ist anstrengend, weil sich die Seilzüge zu den entfernten Schranken reiben. Ob es regnet, schneit, windet oder dunkel ist, der Dienst muss mit gleicher Zuverlässigkeit getan werden. Zwischen den Zugdurchfahrten kann der Schrankenwärter frei über seine Zeit verfügen. Ewald Nüesch hat schräg gegenüber des Postens ein Stück Land gekauft und stellt dort selber einen Holzschopf auf. Darin schichtet er das gesägte Holz für seine Wagnerei zum Trocknen auf. Auch Brennholz richtet er hier zu. Bei Sonnenschein setzt er sich gerne für einen Schwatz aufs Bänkli vor der Hütte.

### Neues Wärterhaus verbessert die Arbeitsbedingungen

1956 erstellen die SBB ein neues Wärterhäuschen.<sup>2</sup> Jetzt können die Barrieren im Innern bedient werden. Der Arbeitsraum ist mit einer Wand vom hinteren Warteraum getrennt, in dem ein Tisch mit einer Bank und ein Holzofen stehen. Hier feilt und richtet Nüesch Bandsäge- und Fräsblätter. Ein WC befindet sich auf der Rückseite des Wärterhauses. Dank der dreiseitigen Verglasung hat das Wärterpersonal im Vorhaus den Überblick auf die Geleise und die Strassenzufahrten. Weil es sich um einen Eisenbahn-Betriebsbau handelt, müssen die strassenpolizeilichen Vorschriften (Abstand, Visierpflicht) nicht eingehalten werden.



Abb. 2: Bahnwärterhaus von 1956

<sup>1</sup> Der Spurensucher konnte nicht herausfinden, seit wann die Übergänge bei der Schützenstrasse und der Untermäderstrasse a.) mit Schranken versehen sind und b.) vom Wärterhaus an der Rietstrasse bedient werden.

<sup>2</sup> Das alte Wärterhaus wird als Ganzes in den rund 100 m entfernten Schrebergarten der Familie Ritter transportiert. Dort dient es als Hühnerstall.

Frau Josefine Ritter leistet zur Zeit des Neubaus den Frühdienst. Familie Ritter wohnt im SBB-eigenen Haus<sup>3</sup> direkt beim Bahnübergang. Das ermöglicht ihr die Verrichtung des Haushaltes in den Zeiten zwischen den Zügen. Ihre Kinder halten sich oft bei ihr im hinteren Raum des Wärterhauses auf («2. Stube»).

Frau Margrith Loher beginnt ihre Tätigkeit 1976. Ein ärztlicher Attest stellt ihre Eignung als Barrierenwärterin fest: Körperbau, Gehör und Gesicht. Die Ausbildung dauert sechs Tage. Die Kandidatin wird von den amtierenden Stelleninhabern der Früh- bzw. Spätschicht angeleitet. Als 1978 «Beck» Kehl altershalber zurücktritt, übernimmt Margrith Loher seine Frühschicht. Von nun an versieht sie den Dienst von 5 Uhr morgens bis kurz vor 14 Uhr. Nach zehn Tagen Arbeit hat sie drei Tage frei. Die Durchfahrtsfrequenz ist gestiegen. Bei Normalbetrieb sind es mehr als 40 Züge in ihrer Schicht. Dazu kommen Extrazüge fürs Militär, Schulen u.Ä. Trotz vermehrten Einsätzen bleiben freie Zeiten. Frau Loher nutzt sie zum Stickereien ausschneiden, lesen, Besuche empfangen, an die Sonne hockeln. Aber Achtung, der Dienst muss pünktlich und zuverlässig erfolgen! Unterstützt wird die Bahnwärterin durch das Glockenzeichen und einen Summton im Innern der Hütte. Weil an der Rheintalstrecke nach und nach die unbewachten Bahnübergänge aufgehoben und die bedienten Barrierenposten automatisch vom nächst gelegenen Bahnhof gesteuert werden, rechnen die Schrankenwärter an der Rietstrasse mit dem Ende ihrer Anstellung in nicht allzu ferner Zeit.

### SBB will Niveauübergang aufheben

1979 teilen die SBB dem Gemeinderat mit, dass sie die Aufhebung des Niveauüberganges bei der Rietstrasse mittels einer Unterführung begrüssen würden. Ein vom Gemeinderat beauftragtes Ingenieurbüro erarbeitet zwei Projektstudien für eine Unterführung: Entweder bei der Rietstrasse oder in der Verlängerung der Wiesenstrasse in die Wegen. Kostendach sechs Mio. Franken. An einer Vorversammlung und der Bürgerversammlung 1982 erfolgen nur ablehnende Voten, so etwa: Keine Klagen wegen langen Wartezeiten, Nachteile für die Anstösser, hohe Kosten. Das Projekt wird nicht mehr verfolgt und die SBB entsprechend informiert. Diese nehmen die Planung für eine Automatisierung der Barrieren von allen drei Übergängen umgehend an die Hand. Damit wird die Sicherheit erhöht und eine Rationalisierung (mit Personalreduktion) verwirklicht. Der Gemeinderat beschliesst die Ausrüstung der Bahnübergänge mit Blinklichtsignalen, weil ihm die Sicherheit der Strassenbenützer vorrangig ist. Die Zusatzkosten hat die Gemeinde zu übernehmen.

Im November 1985 beginnen die Umbauarbeiten. Samuel Nüesch, der Sohn von Schrankenwärter Ewald Nüesch, erhält die Bewilligung, eine Bahnschranke samt Kurbelmechanik und Glockensignal für private Zwecke abzumontieren. Er stellt die Anlage in seinem Wohnquartier in Rebstein auf.

Am 19. Dez. sind alle drei Bahnübergänge saniert und die Schrankenanlagen automatisiert. Auf dem Platz des abgerissenen Wärterhauses steht nun ein Formbetonhäuschen. Darin sind die technischen Einrichtungen für die neue Barrierenanlage untergebracht.



Abb. 3: Samuel Nüesch mit eigener Barriere

Die drei Übergänge werden auf rein technisch-funktioneller Basis durch das Ausfahrtsignal in Heerbrugg und ein Deckungssignal aus Richtung Rebstein überwacht. Eine Glocke und ein Lichtsignal machen rund 12 Sekunden lang auf das bevorstehende Senken der Bahnschranke aufmerksam. Bei einem Fehlverhalten der Anlage werden herannahende Züge sofort angehalten. Damit nach erfolgter Durchfahrt die Schranken zügig geöffnet werden, sorgt ein Schienenkontakt und ein Gleichstromkreis. Hergestellt wurde die Anlage durch die Firma Integra aus Wallisellen. Heute ist sie ein Werk von Siemens Mobility. Die Sanierung kostete Fr. 700'000.–, woran die Gemeinde für die drei Lichtsignale und den Trottoirstreifen beim Rietübergang einen Anteil von Fr. 200'000.– leisten musste.

Die Anlage erfuhr seit ihrer Inbetriebnahme aus technischen und betriebswirtschaftlichen Gründen folgende Veränderungen: Ab 2002 wechselt die Überwachung von Heerbrugg nach St. Gallen und ab Juni 2012 erfolgt sie aus der Betriebszentrale Zürich Flughafen. Die Anlagen werden regelmässig gewartet, um die Betriebssicherheit zu erhalten. So wurden 2008 im Rahmen von Instandhaltungsarbeiten die Barrierenantriebe und Schlagbäume ersetzt.

### Visionen

Was werden die nächsten Änderungen sein? Proteste wegen der langen Wartezeiten vor den geschlossenen Barrieren? Die feierliche Einweihung der S-Bahnhaltestelle Rietstrasse, wie im Gemeinde-Leitbild «Vision 2025» vorgesehen? Die Erweiterung des Bahntrasses auf Doppelspur?

### www.handsticklokal-balgach.ch:

Viele Fotos: Bahnpersonal, Fahrplan von 1858. Landkarten mit Übergängen. Fotokiste vom 26. Juni: Wagner Ewald Nüesch

### Quellen:

Interviews mit Samuel Nüesch, Margrith Loher und Karl Ritter. Gemeinderatsprotokolle Febr. 1912, Mai 1956 bis Dez. 1985 «Der Rheintaler» vom 20. Dez. 1985 und 23. Juli 1987

### Weiterlesen:

Ortsgeschichte Balgach, Band 1, Balgachs Weg in die Moderne. Seiten 67 bis 75 Eisenbahngeschichte Balgach/Rheintal. Erhältlich auf dem Kassieramt, Rathaus, Balgach. Pro Band Fr. 20.–.

<sup>3</sup> Das Haus wurde 1912 gebaut. Den Boden erhielt die SBB im Expropriationsverfahren von der Ortsgemeinde. Die Bundesgesetzgebung ermöglichte eine Enteignung, weil es sich um ein Projekt der öffentlichen Infrastruktur handelte. 2001 verkauften die SBB das Wohnhaus an Private.