Menschen an der Barriere

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]**

Band (Jahr): **- (1935)**

Heft 4

PDF erstellt am: **01.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-778841

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Menschen an der Barriere

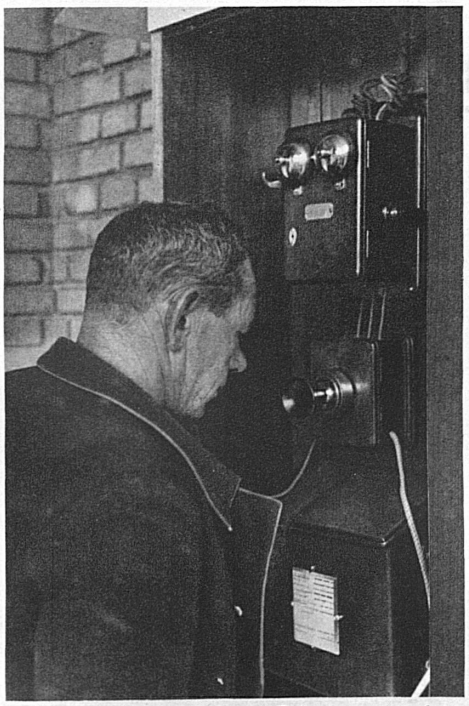
« Sie sind also die Herren », begrüsst uns fröhlich der Bahningenieur in Winterthur, « die die Romantik des Bahnwärterhäuschens entdecken wollen. »

« Nicht nur die Romantik », sagen wir, « nicht nur das Entlegene, wir möchten einmal schauen, wie ein Bahnwärter eigentlich lebt, welcher Art sein Dienst am Schienenstrang ist. »

« Ich will Ihnen keine ermüdenden Vorträge halten, wir werden mit einer Motordraisine die Strecke abfahren, werden unangemeldet erscheinen, und was Sie mit eigenen Augen sehen, das gibt Ihnen mehr als lange Belehrungen. »

Die Draisine fährt ein. Es ist ein einfaches rotes Fahrzeug, auf dem die Bahnmeister ihre Kontrollfahrten machen und das sich geschickt in den Fahrplan einschmuggeln muss, um nicht von den mächtigen Zügen überrannt zu werden. Im ratternden Lärm verstehen wir nur, dass unser erster Besuch einem Bahnwärter gilt, der Vater von zehn Kindern im Alter von vier bis zwanzig Jahren ist.

Barrierenwärterin seit dreissig Jahren und immer zufrieden



Der Blockwärter wird ans Telephon gerufen. Bahnhof Winterthur meldet, dass ein Anschlussgeleise frei geworden ist

Aushilfe in der Blockstation

Wir halten vor einem schmucken Häuschen, behend wird die Draisine von den Schienen gezogen. Der Bahnwärter hat gerade Freizeit und macht sich im Garten nützlich. Ein schöner Garten gehört zu seinem Reich. Er gibt der ganzen Familie Gemüse fürs Jahr, auch Blumen wachsen darin, und in einem kleinen abgegrenzten Bezirk tummeln sich Hühner, Enten und ein paar zutrauliche Kaninchen. « So ein paar Tierli muss ich halt um mich haben », sagt er schmunzelnd, als ob der Kindersegen seinem Fürsorgebedürfnis nicht genüge.

Wie lang er schon bei der Bahn sei, fragen wir ihn. Am 1. Mai werden es sechzehn Jahre, erwidert er, vorher ist er als Dachdecker und als Zimmermann durch die Fremde gezogen, hat hier einmal ausgeholfen und dort einmal. Als er dreissig Jahre wurde, beschloss er sesshaft zu werden und trat bei der S B B ein. Erst als Arbeiter, dann als Streckenwärter (zuletzt hat er in Bassersdorf bei Zürich drei Jahre die Barriere bedient), und dann kam er hierher — und so sehr hat es ihm bisher nirgends gefallen. Dann lernen wir die Frau und die Kinder kennen, und mit Stolz wird uns das Häuschen gezeigt; es blitzt vor Sauberkeit, von der Küche mit dem elektrischen Herde bis zum Schlafzimmer der Jüngsten, in dem sechs schmale Betten nebeneinander stehen. An der Wand im Wohnraum hängt ein Lorbeerkranz vom kantonalen Schützenfest, dessen Diplom dem Meister sechs Treffer bei sechs Schüssen bestätigt. Wir fragen die Frau, ob das Donnern der hundert Züge, die täglich hier vorbeibrausen, die Ruhe nicht störe. « Das hört man gar nicht mehr », lacht sie, « es hat kaum einen Monat gedauert, bis man sich daran gewöhnt hat. »

« Erzählen Sie uns was von Ihrer Arbeit! » sagen wir, als wir später mit dem Manne zur Blockstelle gehen, die 300 Meter von dem Häuschen entfernt im Walde verborgen liegt. « Ja », meint er ungelenk, als sei es unrecht, von etwas so Selbstverständlichem wie der Arbeit zu sprechen. Und dann zeigt er uns, was in einer Blockstelle getan werden muss. Da sind die Barrieren zu bedienen, wenn sich ein Zug nähert; aber das ist nicht das Schwerste. Schon der Name Blockstation sagt, dass die Blockierung das Wichtigste ist. Die Signale, die die Strecke freigeben oder schliessen, müssen gerichtet, die Durchfahrt jedes Zuges muss der nächsten Station gemeldet werden. Der Blockwärter ist ein Bahnhofvorsteher im Kleinen, nur dass die Züge an seiner Hütte vorbeifahren. Das Telephon, das in der Blockbude hängt, ist für ihn weniger wichtig als die grosse Signalglocke, die sich gravitätisch vor der Bude aufpflanzt und ihre eigene Sprache spricht. Zweimal zwei Schläge kündigen das Nahen des Zuges auf dem einen, dreimal drei auf dem andern Geleise an. Viermal vier Schläge bedeuten, dass Wagen entlaufen sind (was zuweilen beim Rangieren vorkommt). Fünfmal fünf Schläge sind

Familie Bahnwärter am Mittagstisch — aber drei der Kinder sind nicht daheim

ein schlimmes Signal, das mehrmals wiederholt wird. Es befiehlt, dass alle Züge aufzuhalten sind. (Uebrigens muss man dabei nicht immer an ein Unglück denken. Einmal hatte sich die Tür eines Apfel-Waggons geöffnet, und die schmackhafte Fracht sich über die Schienen ergossen, ein andermal sich ein Vöglein auf der elektrischen Leitung verfangen, so dass es Kurzschluss gab.) Sechsmal sechs Schläge endlich rufen den Wärter ans Telephon.

Die Draisine wird wieder aufs Geleise gehoben, ein paarmal schnauft sie ein

Hier streut die Wärtersfrau ihren Hühnern Futter, aber die zehn Kinder, für die sie zu sorgen hat, machen ihr mehr Arbeit

bisschen, dann schiesst sie davon. Plötzlich halten wir mit einem Ruck. Ein Mann in Bahnuniform schreitet aufmerksam zwischen den Geleisen. Es ist ein Streckenwärter auf dem Kontrollgang. Rufhorn, Flaggen und Knallkapseln begleiten ihn auf seinem Weg über 16 Kilometer, den er täglich abzumarschieren hat, um nachzuprüfen, ob sich nichts gelockert oder gelöst hat. Jeder Schienenbruch, den er entdeckt, auch Laschenbrüche bringen ihm eine Prämie ein. Er führt das Handwerkszeug für kleine Reparaturen bei sich. In der Freizeit hilft er auf der Blockstation aus. Dann reden wir mit einer Barrierenwärterin, einer wohlbeleibten, appetitlichen Frau, die seit genau 30 Jahren bei der Bahn bedienstet ist. Sie tut ihn gern, diesen Dienst, und löst sich mit zwei Kolleginnen ab. Die Barriere muss dreifach besetzt sein, nicht nur damit in unvorhergesehenen Fällen keine Lücke eintritt, sondern weil auch dieser Dienst sich auf fast zwanzig Stunden erstreckt. Und endlich sprechen wir noch in einem Wärterhaus vor, dessen anmutiger Garten uns schon von weitem entgegenleuchtete. Hier stand die Frau in der Blockbude und bediente die Signale, denn sie teilt sich mit ihrem Mann in den Dienst.

Draussen donnern die Züge vorbei. Gleichgültige Blicke fallen auf die Menschen, die an den Barrieren stehen, und doch wissen wir alle, dass auch sie über die Sicherheit des Reisenden wachen, dass sie auf ihrem Posten stehen — und dass doch ein jeder sein eigenes Leben führt.

Links: **Da stimmt doch was nicht! Ein Streckenwärter mit Flaggen, Rufhorn und Knallkapseln prüft misstrauisch eine Eisenbahnschwelle**

Phot.: Baumgartner