

Zeitschrift: Werdenberger Jahrbuch : Beiträge zu Geschichte und Kultur der Gemeinden Wartau, Sevelen, Buchs, Grabs, Gams und Sennwald
Herausgeber: Historischer Verein der Region Werdenberg
Band: 14 (2001)

Artikel: Barrierenwärterdienst auf der Station Räfis-Burgerau : "Lange Winterabende, und kein Mensch kam vorbei ..."
Autor: Gabathuler, Hansjakob
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-893051>

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: 29.04.2025

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

Barrierenwärterdienst auf der Station Räfis-Burgerau

«Lange Winterabende, und kein Mensch kam vorbei...»

Hansjakob Gabathuler, Buchs

Für die Räfiser und die Burgerauer ging am 15. Mai 1929 ein lang ersehnter Wunsch in Erfüllung: Sie erhielten ihren eigenen «Bahnhof», der verständlicherweise mit dem Buchser Grenzbahnhof nicht in Konkurrenz treten konnte. Die SBB hatten lediglich der Umwandlung des Barrierenpostens in eine Haltestelle zugestimmt, womit aber ein Verkehrsangebot geschaffen wurde, das die weitere Entwicklung der beiden Buchser Gemeindeteile beeinflusste und förderte.

«Buchser Südbahnhof» eröffnet

Bei der Inbetriebnahme der Station Räfis-Burgerau wurde zwar kein offizielles Eröffnungsfest gefeiert, der «Werdenberger & Obertoggenburger» wusste indes von einem Volksfest zu berichten, bei dem der tadellos erstellte Perron schon am frühen Morgen zahlreich besucht worden sei. Der Zulauf habe sich während des Tages zu einem wahren Gedränge verdichtet. Männer- und Frauenchor gaben einige Lieder zum Besten, und Lehrer Bruderer griff in seiner Ansprache weit in jene Zeit zurück, als die Altvordenen in respektvoller Entfernung verharrten, wenn ein Zug vorüberpuffte, als noch in keinem Räfiser oder Burgerauer der Gedanke an eine Haltestelle aufgetaucht war. Aber die wirtschaftlichen Verhältnisse hatten auch die Gesellschaft verändert: Arbeiterinnen und Arbeiter waren je länger je mehr auf auswärtige Arbeitsplätze angewiesen, und der Wunsch nach einem Anschluss an die SBB konnte schliesslich dank der Unterstützung der Politischen Gemeinde erfüllt werden. Schon an seiner Sitzung vom 26. Juli 1928 hatte der Buchser Gemeinderat beschlossen, es sei – aufgrund der Eingabe eines Initiativkomitees – für die zu erstellende Haltestelle Räfis-Burgerau ein Kredit von 9000 Franken zu bewilligen. Am 18. November des gleichen Jahres stimmte die Bürgerschaft dem Antrag des Gemeinderates zu, der besagte, dass mit den SBB ein Vertrag betreffend der Erstellung einer

Haltestelle abzuschliessen sei, womit die notwendigen Voraussetzungen geschaffen waren, um den «Buchser Südbahnhof» in Betrieb nehmen zu können. Dem vielfältigen Bravo, das den Redner Bruderer belohnte, habe nur der übliche Tusch der Blechharmonie gefehlt, nachdem diese «infolge regnerischen Wetters ausgeblieben» sein soll.

Auch der Humor kam an jenem Tage nicht zu kurz. So wurde der auf dem Podest des letzten Wagens stehende Beamte um den Ehrenwein gebracht, weil die «Elektrische» nur allzu schnell den Blicken der Zuschauer entschwand. Und vom Barrierenwärter, der damals bekränzt seines Amtes waltete, hiess es, er brauche künftig nur mehr mit dem Kopfe zu nicken, um dem Lokomotivführer kund zu tun, dass weder ein Räfiser noch ein Burgerauer in die «Hauptstadt» Buchs zu fahren gedanke, womit er – ohne anzuhalten – weiterfahren könne. Am bekränzten Eingang der Station war zudem vom Fritze-Häns (Hans Müntener) als Ausdruck der alten Dorfrivalität zwischen Räfis und Burgerau der folgende neckische Spruch angebracht worden:

«Oh Eisenbahn, oh Eisenbahn,
nun hältst du endlich bei uns an!
Burgerau, die kleine Stadt,
jetzt wirklich einen Bahnhof hat,
und will man hier nicht bleiben stehn,
so kann man auch nach Räfis gehn!»

Station 17 – Räfis-Burgerau!

In der Zeit nach der Eröffnung der Station hielten in Räfis-Burgerau nur sechs Personenzüge, in den siebziger Jahren waren es über 30, und mit der Einführung des Taktfahrplans im Jahr 1982, als stündlich in jeder Richtung eine Fahrmöglichkeit bestand, wurde das Angebot noch vergrössert. Im Laufe der Zeit entwickelte sich somit aus der Haltestelle eine kleine Station mit regem Reiseverkehr. 1967 wurde die Haltestelle zur Station III erhoben, und Albert Ammann wurde zum Stationsvor-



Die Barrierenwärterin Babette Müntener amtierte auf der Station Räfis-Burgerau während 17 Jahren als Ablöserin. Bild aus «Werdenberger Tagblatt» vom 24. August 1979.

stand III befördert. In der SBB-Dienststellenklassifikation rangierte Räfis-Burgerau stolz als Station 17. Neben Fahrkarten und gewöhnlichen Abonnements wurden auch Altersabonnements verkauft, und selbst Reisegepäck konnte aufgegeben werden. Drei Beamte und eine Barrierenwärterin versahen bis Anfang der achtziger Jahre auf der Station ihren Dienst: der Stationsvorstand Ernst Benz, sein Stellvertreter Jakob Staub, Betriebsbeamter Christian Schwendener und die Barrierenwärterin Babette Müntener. Ihnen waren nicht nur kommerzielle Belange übertragen, sondern es oblag ihnen auch die Bedienung der Bahnschranken.

Im Raum Räfis überqueren drei Strassenübergänge die viel befahrene Bahnlinie der Strecke Buchs–Sargans, deren Barrieren früher von der Station Räfis-Burgerau



Barrierenwärter Jakob Ruosch vor der SBB-Haltestelle Räfis-Burgerau nach ihrer Eröffnung im Mai 1929: Der Kurbelstock für die drei Barrieren befand sich damals im Freien vor dem Stationsgebäude (links vorne). Bild im Archiv Hansruedi Rohrer, Buchs.

aus von Hand bedient wurden: die Morgenweidstrasse, die Stationsstrasse und der bereits auf Seveler Gemeindegebiet liegende Weidweg. An die rechtzeitige Schliessung erinnerte die diensttuenden Beamten eine technische Einrichtung, die Zugmeldeanlage, die zu summen begann, wenn die Schranken heruntergelassen werden mussten. Dann stand das Ausfahrtsignal von Buchs oder Sevelen auf Fahrt. War der Zug auf der Strecke, ertönte ein Klingelzeichen. Zugfolgeänderungen, Verspätungen oder vorzeitiges Verkehren mussten nach Vorschrift ebenso in ein Tagebuch eingetragen werden wie bahndienstliche Transporte und Extrazüge. Ein Blick in die Dienstvorschriften lässt leicht erkennen, dass die Arbeit ein grosses Mass an Verantwortung in sich barg, konnte doch das Überhören der Warnanlage leicht Menschenleben gefährden. «Der Posten darf während der Arbeitszeit nicht verlassen werden; der diensttuende Bedienstete hat auf Telefonanrufe sowie auf das Ansprechen der Meldeeinrichtung

zu achten. Muss er sich aus irgend einem Grunde ausnahmsweise entfernen, und kann er telefonische Anrufe nicht mehr wahrnehmen, so hat er vorher die Nachbarstationen zu verständigen und sich nachher wieder anzumelden.» Bei der «Meldeeinrichtung», dem «Telefon» in der Station Räfis-Burgerau, handelte es sich nur um ein Signaltelefon mit Handkurbelbetrieb.

Kaltes Wasser im Kampf gegen den Schlaf

Wie ihre männlichen Kollegen versah auch Barrierenwärterin Babette Müntener vom Neujahrmorgen des Jahres 1965 – als sie, wie sie selber erzählt, den für sie neuen Bahndienst sehr nervös antrat – bis zu ihrer Pensionierung Ende 1981 werktags und an Sonn- und Feiertagen ihre Arbeit als pflichtbewusste Ablöserin. Ursprünglich und vor dem Stellenantritt von Babette Müntener befand sich der Kurbelstock für die drei Barrieren, die mit Hilfe je eines Haspels und einer stark unteretzten

Drahttransmission gehoben und gesenkt werden mussten, ausserhalb des Stationsgebäudes. Für die tadellose Wartung dieser Anlage war ein Beamter des Bahnhofsbuchs zuständig. Trotzdem war namentlich im Winter die Funktion nicht immer optimal, wenn beispielsweise die zwar abgedeckten Drähte und Rollen durch Schnee und Eisbildung verkrustet waren und nur mit grosser Anstrengung aufgewickelt werden konnten. Dazu fauchte und piffte der eisige Fahrwind der vorüberziehenden Schnellzüge durch Mantel und Kleidung, so dass gerne wieder die Wärme des schützenden Stationsgebäudes aufgesucht wurde, nachdem der aufgewirbelte Schnee von den Kleidern geklopft war. Oft mussten auch die Gruben für die Gegengewichte der Barrieren von Eis und verwehtem Schnee freigeschaufelt werden oder auch, wenn sie durch Unachtsamkeit der Wegmacher vom Schneepflug gefüllt worden waren. Das Wegschaufeln des Schnees vom Perron gehörte ebenfalls in den Aufgabenbereich der Barrierenwärter und der

Ablöserin, die Fahrgäste wollten schliesslich einen geräumten Bahnsteig – auch wenn der erste Zug bereits morgens um 5.30 Uhr in der Station anhielt. Diese Arbeit konnte nur zwischendurch erledigt werden, denn das Bedienen der Schranken hatte verständlicherweise Vorrang.

Bei Föhnstürmen konnte das Bedienen der Barrieren ebenfalls zu einem «richtigen Krampf» werden, und man musste froh sein, wenn sich die an der Schranke hängenden Schlängel, die das Gatter bildeten, nicht ineinander verhedderten. Es geschah sogar einmal, dass sie sich am nebenstehenden Leitungsmast verfangen, so dass mit einer fahrbaren Leiter von Sargans nach Räfis gefahren werden musste, um das Durcheinander zu lösen – kein einfaches Unterfangen, da man nicht genau wusste, ob auch die Barriere unter Strom stand!

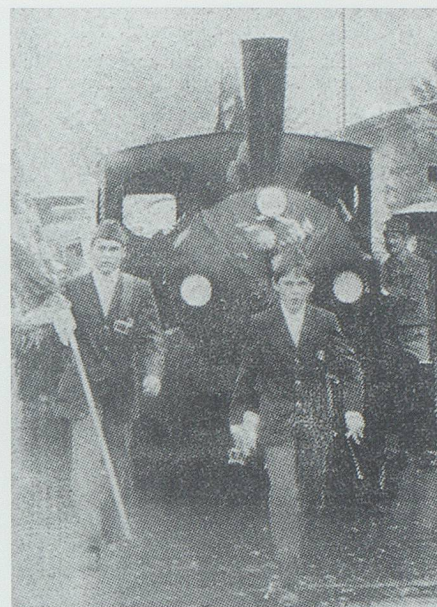
Ungeduldige Leute konnten sehr verärgert reagieren, wenn sich die Barriere vor ihrer Nase gesenkt hatte und sie warten mussten, obwohl der Zug noch nicht in der Nähe war. «Da bekamen wir dann etwas zu hören!», meint Babette Müntener trocken. Handelte es sich um Fussgänger, Fahrradfahrer oder um Fahrer von niedrigen Personenwagen, zeigte die Barrierenwartin für einmal Verständnis und hob die Schranke etwas hoch, so dass der Übergang noch schnell passiert werden konnte. Bei Lastwagen oder etwa einem Heufuder war das nicht möglich. War die Schranke unten, so liess sie sich aufgrund einer angebrachten Sicherheitssperre nur leicht anheben und wieder senken. Ab einer gewissen Höhe hätte sie vollständig gehoben und wieder gesenkt werden müssen, wodurch natürlich die Gefahr bestanden hätte, dass die Strasse vor dem einfahrenden Zug nicht mehr rechtzeitig hätte gesperrt werden können. Das war für die Verantwortlichen Grund genug, die Sperre unten zu lassen, auch wenn sie dafür öfters mit unschönen Bemerkungen bedacht wurden.

Als belastend wirkte sich vielfach die Einsamkeit aus, denn vor allem der Nachtdienst wurde nur durch eine einzige Person versehen. Wenn keine Menschenseele die Station bevölkerte, half im Kampf gegen den Schlaf am besten kaltes Wasser. Der Sommerhitze im Stationsgebäude entkam man, indem die Türe offen gelassen wurde oder man sich ein Weilchen auf die Bank vor dem Büro setzte. Während knapp 20 Stunden, von morgens 4.10 Uhr bis um

Mitternacht, war die Station besetzt, wobei sich normalerweise zwei Angestellte ablösen. Zu ihren weiteren Aufgaben gehörte unter anderem auch das Putzen der Fenster sowie das allgemeine Sauberhalten des Wartsaals, der sich – im Gegensatz zum Büro, das den SBB gehört – noch heute im Besitz der Politischen Gemeinde Buchs befindet. Die Vollangestellten hatten neben dem Schichtwechsel pro Woche Anrecht auf einen freien Tag, so dass Babette Müntener in dieser Zeit sowie während der Ferien als Ablöserin im Einsatz stand. Ein weiterer Ersatz für den Dienst bei Krankheit eines Beamten war ebenfalls vorhanden; sein Einsatz beschränkte sich jedoch auf nur ein bis zwei Touren pro Monat.

Vertrauen und Zuverlässigkeit selbstverständlich

Eine Zeit lang fuhr ein Zug, von Calais kommend, nach Innsbruck und passierte die Station Räfis-Burgerau morgens um 2.00 Uhr. Dieser Zug musste abgewartet werden, damit der Barrierendienst auch zu dieser Zeit gewährleistet war. Da Babette Müntener als Ablöserin pro Tour entlohnt wurde, konnte sie für das Warten auf diesen Spätzug nur die Zeit von 10 Minuten vor und nach der Passage als Überzeit verrechnen. Diese Regelung galt auch für die Vollangestellten. Später änderte sich dies; es wurde die gesamte Zeit ihrer Anwesenheit auf der Station verrechnet. Der Dienstantritt wurde sofort nach Buchs oder Sevelen gemeldet; im Verlauf des Tages gab es diesbezüglich keine Kontrolle mehr, höchstens wenn ein ausserordentlicher Kurs verkehrte – Vertrauen und Zuverlässigkeit galten für ein Dienstverhältnis bei der Bahn als Selbstverständlichkeit. Nachdem die Haltestelle Räfis-Burgerau 1967 zur Station III erhoben worden war, gab es mehr Betrieb. Es konnten auf der Station fortan Billette an alle Bahnhöfe in der Schweiz und für alle den SBB angeschlossenen Bahnen gelöst werden. Der Dienst beinhaltete nun neben der Billett-ausgabe vermehrt auch die Gepäckbeförderung: Beispielsweise mussten Fahrräder ein- und ausgeladen oder Pferdefleischlieferungen für eine ansässige Metzgerei entgegengenommen werden. Diese Stückgüter, die bis zur Einfahrt des entsprechenden Zuges im Büro aufbewahrt wurden, fuhr man mit einem Karren, der in einem kleinen Unterstand neben dem Stationsgebäude untergebracht war, zu den Bahnwa-



Umzug beim Stationsfest 1979: das Sujet «Dampflokomotive» durfte natürlich nicht fehlen. Bild aus W&O vom 27. August 1979.

gen und wurden dort verladen. Für den Verlad der ein- und abgehenden Post hingegen war der Briefträger zuständig.

Mit der Zunahme des Betriebs auf der Station stiegen auch die Tageseinnahmen, die jeweils auf die Post gebracht wurden, so dass im Kassenschrank, der sich im alten Kamin befand und mit einem Bild verdeckt war, nachts nur das nötige Wechselgeld aufbewahrt wurde. Vorerst gab es für das Stationsgebäude und für den Tresor nur einen einzigen Schlüsselbund, den man bei der Ablösung des Dienstes an den Nachfolger übergab. Damit war immer eine gewisse Kontrolle gewährleistet, denn es war klar: Wer im Besitz des Schlüsselbundes war, hatte Dienst. Später gab es dann zwei Schlüsselbünde für den gesamten Stationsbetrieb.

Bei Dienstschluss um Mitternacht, wenn der letzte Zug passiert hatte, mussten die Station geschlossen und das Licht der Perronbeleuchtung gelöscht werden. Der Heimweg, der für Babette Müntener kaum zwei Gehminuten betrug, liess kaum je Angst aufkommen. Einmal aber hatte sie doch ein etwas mulmiges Gefühl, als sie zu Beginn des Frühdienstes im Karrendepot eine dunkle Gestalt mit über den Kopf gezogener Jacke erblickte, die dort hockte und Schutz vor dem eisigen Wind gesucht hatte. Babette Müntener erinnert sich auch an verschiedene Erlebnisse mit Fahrgästen. So stieg zum Beispiel einmal eine



Die Station Räfis-Burgerau ist heute nicht mehr besetzt; die Barrieren sind mit den Abfahrtssignalen in Buchs und Sevelen gekoppelt. Bild: Hans Jakob Reich, Salez.

fremde Frau aus den Oststaaten auf der Station aus dem Spätzug und meinte, sie sei bereits in Buchs. Nach der Überwindung grösserer Sprach- und Verständigungsprobleme sei jene Dame dann privat per Auto nach Buchs chauffiert worden, wo sie den Anschlusszug nach Österreich tatsächlich noch schaffte. Es gab auch etliche Fahrgäste, die in ihrer Gedankenlosigkeit in Buchs den falschen Zug bestiegen und anstatt rheintalabwärts in südlicher Richtung nach Räfis-Burgerau fuhren, wo sie sich eine geschlagene Stunde auf dem Peron oder im kleinen Wartsaal aufhalten mussten, um den Zug zu benützen, der sie in die richtige Richtung brachte.

Scheussliche Bluttat

Das schlimmste Erlebnis, das Babette Müntener während ihres Bahndienstes erleben musste und worüber sie noch heute nicht gerne spricht, war ohne Zweifel die scheussliche Bluttat, die auf der Station in der Nacht auf Freitag, den 11. Januar 1974, verübt wurde: Ihr geschätzter Kollege, der pensionierte Bahnhofsvorstand Albert Ammann, der aushilfsweise auf der Station den Nachtdienst versah, wurde von Mörderhand durch zwei Schüsse kaltblütig niedergestreckt, nachdem Babette Müntener noch den Vormittagsdienst versehen hatte. Ammann hatte sich nach der Durchfahrt des Spätzuges für kurze Zeit im Heizraum aufgehalten, währenddessen sich der

Mörder Einlass ins Stationsgebäude verschaffte, um die Tageseinnahmen zu rauben. Dabei wurde er vom zurückkehrenden Vorstand überrascht und wahrscheinlich in ein Handgemenge verwickelt, in dessen Folge die verhängnisvollen Schüsse fielen. Als Täter konnte die Kriminalpolizei wenig später einen Grenzgänger aus Vorarlberg ermitteln, der vor der Tat in einem in der Nähe liegenden Restaurant nach der Abfahrtszeit des Spätzuges gefragt hatte. – Kein Wunder, dass die Bevölkerung über diesen zweiten grauenhaften Mord innert Wochenfrist aufgeschreckt und in Aufruhr versetzt wurde, denn nur Tage vorher hatte die international gesuchte «Grittibande» die Bank in Buchs überfallen und auf ihrer Flucht beim Zollamt Oberriet zwei aus der Region stammende Zollbeamte sowie einen Passanten erschossen.

Nach der Bluttat am Stationsvorstand sei der Dienst nicht mehr derselbe wie vorher gewesen, erklärt Babette Müntener. Oft sei sie erschrocken, wenn sich auffällige Passanten und Gestalten auf dem Bahnsteig und vor dem Stationsgebäude aufgehalten hätten. – Immerhin wurde in der Station nun ein richtiges Telefon installiert!

50-Jahr-Feier

Eine erfreulichere Begebenheit noch während Babette Münteners Bahndienst als

Ablöserin war verständlicherweise das Räfiser Dorffest, das zur Feier des fünfzigjährigen Bestehens der Station Räfis-Burgerau durch den gleichnamigen Einwohnerverein am 25. und 26. August 1979 durchgeführt wurde. Bei diesem in der Nähe des «Bahnhofs» abgehaltenen Fest erfuhren auch alle noch lebenden Angestellten, die in Räfis-Burgerau Dienst geleistet hatten oder noch leisteten, für ihren Einsatz zu Gunsten von Bahn und Bevölkerung die ihnen zustehende Würdigung. Sämtliche Dorfvereine wirkten bei der Gestaltung des volkstümlichen Unterhaltungsabends und am sonntäglichen Umzug mit. Ein Jubiläumzug, der zwischen Buchs und Sevelen verkehrte, ein Vergnügungspark mit einer Miniatureisenbahn für Kinder und der obligate Tanzanlass nach den Vereinsdarbietungen waren auf dem Festgelände im «Bofel» Höhepunkte unter vielen anderen. Eindrücklich zeigte die Bevölkerung die Verbundenheit mit «ihrem Bahnhof» – derweil in den Chefetagen der SBB wohl bereits die Pläne für die Aufhebung von vielen kleinen, sprich unrentablen, Stationen warteten!

Nach der Pensionierung von Babette Müntener wurde die Arbeitszeit der Angestellten verkürzt, und ein Rangierarbeiter aus Buchs versah jeweils den Dienst als Ablöser. Wenig später kam es zur Automatisierung der Barrieren, die nun mit dem Abfahrtssignal in Buchs und Sevelen gekoppelt wurden. Im Zuge der allgemeinen Rationalisierung und des Stellenabbaus, der auch die SBB erfasste, wurde der Stationsbetrieb auf der Haltestelle Räfis-Burgerau eingestellt. Wer heute einen der wenigen Regionalzüge, die noch an der Station Halt machen – es sind gerade noch deren vier – benützen will, löst seine Fahrkarte im Zug beim Kondukteur oder ist für längere Zugreisen gezwungen, mit der «Buli» den Bahnhof Buchs aufzusuchen oder mit dem «Rex» nach Sargans zu fahren: Zeichen unserer ach so modernen, profitorientierten Zeit, in der viele Werte anders gewichtet werden!

Quellen

Mündliche Mitteilungen von Babette Müntener, Räfis-Burgerau.

Werdenberger & Obertoggenburger, 12.1.1974, 22.8.1979, 27.8.1979, 28.8.1979.

Werdenberger Tagblatt, 24.8.1979.

Räfiser Anzeiger, Ausgabe 97/98.