Zeitschrift: Rosa : die Zeitschrift für Geschlechterforschung
Herausgeber: Rosa
Band: - (2005)
Heft: 31

Artikel: Barrieren für Frauen
Autor: Bos, Marguérite
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-631687

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 05.07.2025

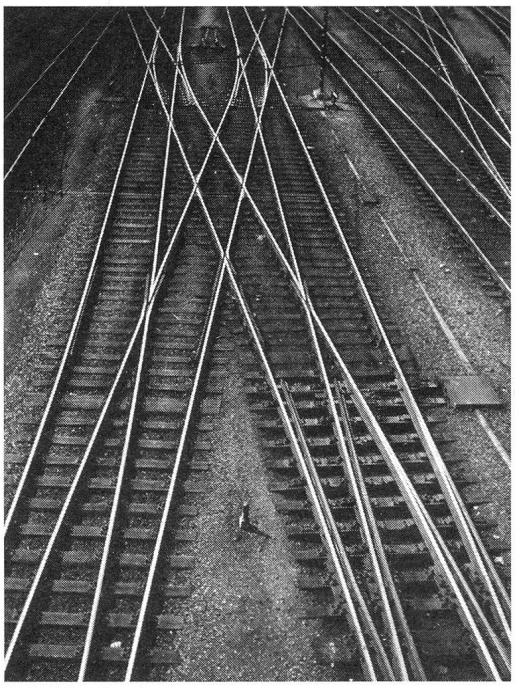
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Barrieren für Frauen

von Marguérite Bos

Am 17. August 1995 wurde der Posten 131, der letzte von Hand bediente und von einer Barrierenwärterin bewachte Niveauübergang auf dem SBB-Netz, offiziell geschlossen. Die Automatisierung dieses Bahnübergangs setzte den Schlusspunkt hinter eine Entwicklung, die bereits in den 1950er- und 1960er-Jahren ihren Anfang genommen hatte. Das Modell «handbedienter Bahnübergang mit Barrierenwärterin», zuvor jahrelang eine Selbstverständlichkeit, war im Kontext veränderter Risikowahrnehmung und steigenden Verkehrsaufkommens zunehmend unter Druck geraten.

«Die Aufstiegs- und Arbeitsmöglichkeiten werden für die Frau im Eisenbahndienst begrenzt bleiben. Dies liegt in der Natur des Unternehmens.»[1] Dieser festen Überzeugung war im Jahr 1958 die Autorin eines Beitrages im SBB-Nachrichtenblatt. Im eigentlichen Eisenbahnbetrieb waren Frauen eine grosse Ausnahme; eine Besonderheit in dieser Männerwelt bildeten die Barrierenwärterinnen.



Freie Fahrt ohne Barrieren.

Die Barrierenwärterinnen am Bahnübergang fanden sich an diesem speziellen Bahn-Ort im wahrsten Sinne im Grenzland wieder. Scheinbar festgeschriebene Dichotomien erwiesen sich hier als durchlässig. Zuschreibungen verloren ihre Eindeutigkeit. Geschlechtsidentitäten, Technikverständnis, Machtverhältnisse, Fortschrittsgedanken und Verkehrsorganisation wurden als veränderbar wahrgenommen und waren Verhandlungen ausgesetzt. Ausgehend von Erkenntnissen meiner Lizenziatsarbeit, die ich vor dem Hintergrund von Forderungen nach einer kulturgeschichtlichen, gendersensiblen Verkehrsgeschichte[2] geschrieben habe, soll der Artikel Einblicke in das Grenzland an der Barriere gewähren.

Sicherheitselement oder Todesfalle?

Am Bahnübergang treffen zwei verschiedene Arten von Verkehr niveaugleich aufeinander, nämlich der Strassen- und der Eisenbahnverkehr. Der Ort ist Teil der Strasse und der Geleise, kann aber nie gleichzeitig in beiden Funktionen genutzt werden. Eine Möglichkeit der Verkehrsorganisation am Bahnübergang stellt die Bewachung dar. Als bewacht gilt ein Übergang, bei dem die Strassenbenützenden vor dem nahenden Zug gewarnt werden, sei dies durch die sich schliessende Barriere und/oder mittels eines blinkenden Signals. Der Schlagbaum ist dabei wohl eines der augenfälligsten Objekte. Er fungiert als Raumteiler und Raumzuweiser, ist sozusagen die materialisierte Grenze. Die Barrierenwärterinnen als Auslöserinnen der Barrierenbewegungen sind von den technischen Artefakten am Bahnübergang kaum zu trennen. Beide, Barrierenwärterin und Schranke, sind nicht nur Bestandteile des bewachten Bahnübergangs. An ihnen können auch soziale Beziehungen und Konstruktionen lesbar gemacht werden.[3]

Mit der Zunahme des Strassenverkehrs in den 1950er-Jahren geriet die bis dahin akzeptierte Vormachtstellung des Schienenverkehrs empfindlich ins Wanken. Die von einem Menschen bediente Barriere wurde nicht länger nur als ein Sicherheitselement respektiert, sondern immer häufiger von den Autofahrern als «Todesfalle»[4] wahrgenommen. Diese sich wandelnde Wahrnehmung hatte auch Einfluss auf die am Bahnübergang herrschenden Konventionen und Regeln und schraubte die Anforderungen an die dort tätigen Frauen hinauf. Nicht umsonst hiess es von den Barrierenwärterinnen, sie befänden sich mit einem Bein im Grabe und mit dem anderen im Gefängnis.[5]

Hochregulierte Arbeitsbedingungen

In den Archiven der SBB finden sich praktisch nur Bilder, auf denen die Frauen während des kurzen Momentes des Hinauf- oder Hinunterkurbelns der Barriere (mechanisch oder auf Knopfdruck)

porträtiert wurden. Zeichen dafür, dass Barrierenwärterinnen nur als vollwertig wahrgenommen wurden, wenn sie neben der Barrierenwinde standen, sonst fehlte ihnen die identitätsstiftende Handlung.
Die Voraussetzungen für den Kurbel-Vorgang waren in Reglementen und Bedienungsvorschriften

Schrecksekunden, wenn der Zug heranrast.

genauestens festgelegt. Der menschliche Körper wurde in diesem Ablauf Teil der Barrierenanlage und sollte eine perfekt funktionierende Maschine sein. Der Körper der Barrierenwärterin fungierte als Schnittstelle, wo verschiedene Informationen über den Zustand des Bahnübergangs verarbeitet und abgeglichen wurden. Er leistete vor dem Zeitalter der Automatisierung der Barrierenanlagen das, wozu die Bahnanlagen noch nicht fähig waren, nämlich gemäss Fahrplanzeit oder auf Signal die Barrieren zu schliessen, bis der Zug vorüber war, und die Schranke dann wieder zu öffnen. Die Wärterinnen mussten die Vorschriften bedingungslos umsetzen und jede noch so kleine Unregelmässigkeit schriftlich rapportieren.
In einem Brief einer Barrierenwärterin findet sich allerdings eine Eigeneinschätzung, die ihrer Arbeit einen fast schon ästhetischen Wert beimisst: «Wie muss man da doch die steifen Schranken feinfühlen und trotzdem bestimmt in der Hand haben, sonst hätte sich schon so oft ein kalter Strassenraser den Schädel im Gitter eingerannt und ein grässlicher, todbringender Salto würde seine Fahrt beendet haben.»[6] Aus dem Blickwinkel der Barrierenwärterin wird die Bedienung der Barrieren schon beinahe als Kunst verstanden und poetisch geschildert. Die Rollenwahrnehmung der Wärterin ist eine andere als diejenige, die in den Reglementen zum Ausdruck kommt. Durch den Nachdruck auf die menschlichen Qualitäten wird deutlich, wie sehr sich die Wärterin ihrer Möglichkeiten bewusst ist, auf die Vorgänge am Bahnübergang Einfluss zu nehmen und dafür auch die Verantwortung zu tragen. Im Gegensatz zur Sicht der Bahn, die den Risikofaktor Mensch durch Überregulierung der Handlungen zu disziplinieren suchte, sah die Bahnwärterin selber hier ihre grosse Stärke.

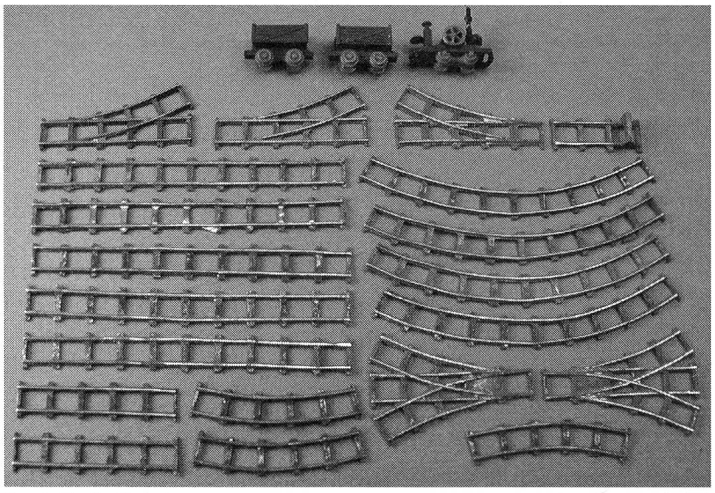
Angst vor dem Fehler

Zum Stolz, den die Barrierenwärterinnen verspürten, Teil des grossen Systems Eisenbahn zu sein und ihrem Frust, trotz ihrer Arbeit und Verantwortung innerhalb und ausserhalb der Bahnwelt nicht die ihnen ihrer Meinung nach zustehende Anerkennung zu bekommen, kam noch ein weiteres Gefühl hinzu. Viele, wenn nicht gar alle Barrierenwärterinnen lebten tagein und tagaus mit der Angst zu versagen. Fehler am Posten konnten im günstigen Fall glimpflich vorbeigehen, in schlimmeren Fällen führten sie zu Unfällen mit Sachschaden, Verletzten, manchmal gar Toten. Trotz technischen Neuerungen wie zum Beispiel Zugsvormelde-Einrichtungen, die den Zug früher und zuverlässiger ankündigten, wurden die Frauen nicht entlastet. Bei nachweisbaren Fehlern drohten Disziplinarmassnahmen, die vom mündlichen Verweis über Geldstrafen bis zur Entlassung reichten. Hinzu kamen am Übergang auch Aggressionen der Strassenbenützenden, die sich von den Wärterinnen an ihrer freien Fahrt gehindert fühlten und deren Ausfälligkeiten gegenüber den diensttuenden Frauen bis hin zur Missachtung der Barrieren führten.
Die Wärterinnen waren also sowohl physischem wie auch psychischem Stress ausgesetzt. Die folgende Aussage lässt diese Unruhe erahnen: «Ich möchte an einem Beispiel zeigen, wie ungemütlich die Situation werden kann. Ein Holzfuhrwerk nähert sich dem Übergang. Wie der Übergang passiert wird, gibt es eine Verzögerung. Jetzt wäre eigentlich Zeit (4 Minuten) zu schliessen. In diesem Moment erklingt das Glockensignal für den Zug, der 3 Minuten vorzeitig und ohne Verständigung der Posten verkehrt. Die nun entstehenden Schrecksekunden (wo einem das Herz fast stillzustehen droht), wenn

In China ist die Barriere in Männerhand.

sich der Zug mit rasender Geschwindigkeit dem Übergang nähert, die Strecke noch nicht ganz frei ist und mit 16 Kurbelumdrehungen die Schranke kaum mehr rechtzeitig geschlossen werden kann, so etwas nagt an der Gesundheit der Wärterinnen, ist also keineswegs gesundheitsfördernd. [...] Nicht auszudenken wäre, was geschehen kann, wenn man selbst einmal im entscheidenden Moment geistesabwesend wäre. Die vielen Unglücke an Niveauübergängen liessen uns eine Zeitlang nur noch mit Bangen den Dienst versehen.»[7]

Der schwere Dienst der Wärterinnen und ihre Schilderungen davon gewähren Einblick in einen Arbeitsalltag, der nicht nur vom Beruf, sondern von vielfältigen anderen Aufgaben geprägt wurde. So schildert eine Wärterin einen typischen Arbeitstag: «Die meisten Kolleginnen sind auch noch Hausfrauen und Mütter, so dass der Arbeitstag oft aus 18 bis 19 Stunden besteht, während die Nachtruhe nur 5 bis 6 Stunden dauert. Dabei soll der Haushalt und darf die Arbeit am Posten nicht zu kurz kommen.»[8] Es verwundert nicht, dass die Frauen innerhalb der Gewerkschaft SEV (Schweizerischer Eisenbahner-Verband) die zu kurzen Pausen, die unregelmässig verteilten Arbeitstage und auch die im Vergleich zu anderen Tätigkeiten schlechte Bezahlung wiederholt thematisierten.



Haushalt oder Kurbelvorgang.

Grenzland Bahnübergang

In der Männerwelt der SBB blieben die Barrierenwärterinnen ein Sonderfall, was sich sowohl in ihrer Einreihung in ein speziell für sie entworfenes Lohnsystem äusserte wie auch darin, dass ihnen Privilegien anderer Bahnmitarbeitenden wie Freifahrten vorenthalten blieben. Sie arbeiteten ohne grosse Entwicklungsperspektive und wurden primär über ihren Arbeitsort und ihr Frausein definiert. Die Arbeit am Bahnübergang wurde durch das wachsende Verkehrsaufkommen immer zeitaufwändiger und nervenaufreibender, wandelte sich von einer Nebenbeschäftigung zu einer Vollzeitaufgabe. Nicht aus dem Blick geraten darf, dass die Barrierenwärterinnen darauf pochten, neben ihrer Arbeit am Bahnübergang, für die sie sich genügend Anerkennung wünschten, auch in ihren anderen privaten Rollen – und auch als Frauen – wahrgenommen zu werden. Sie gerieten dabei häufig in einen Zwiespalt beim Versuch den Spagat zwischen bürgerlichem Hausfrauenideal und vom SEV propagiertem Bild der gleichberechtigten arbeitstätigen Frau zu schaffen.

ANMERKUNGEN

[1] SBB-Nachrichtenblatt 12 (1958), S. 192–193.

[2] Vgl. Walsh, Margaret. Gendering transport history. Retrospect und prospect. Journal of Transport History (3rd series) 23, 1 (2002), S. 1–8.
Schmucki, Barbara. Der Traum vom Verkehrsfluss. Städtische Verkehrsplanung seit 1945 im deutsch-deutschen Vergleich. Frankfurt am Main 2001.

[3] Vgl. Fritsche, Bruno. Stadt – Raum – Geschlecht. Entwurf einer Fragestellung, in: Imboden, Monika et al. Stadt – Raum – Geschlecht. Beiträge zur Erforschung urbaner Lebensräume im 19. und 20. Jahrhundert. Zürich 2000, S. 19–27.

[4] Die Todesfallen, TCS Cluborgan: Sektion beider Basel 1 (1960), S. 28–29.

[5] SBB-Nachrichtenblatt 7 (1961), S. 13.

[6] Mitglieder schreiben: Lob der Barrierenwärterin, Der Eisenbahner 47 (1955), S. 4.

[7] Mitglieder schreiben: Echo zum Niveauübergang, die Plage des Eisenbahners, Der Eisenbahner 21 (1966), S. 4.

[8] Mitglieder schreiben: Gedanken zum tragischen Unglück in Rheinfelden, Der Eisenbahner 5 (1966), S. 4.

AUTORIN

Marguérite Bos hat im Juni ihr Studium an der Uni Zürich abgeschlossen und arbeitet als Historikerin für das Thurgauer Namenbuch. Der Artikel basiert auf ihrer Lizenziatsarbeit «Am Übergang. Barrierenwärterinnen bei den SBB in den 1950er- und 1960er-Jahren», die sie bei Prof. Dr. David Gugerli geschrieben hat.
m.bos.tnb@bluewin.ch