

Gefahr für Leib und Leben

Der lange Weg zu sicheren und sauberen Arbeitsbedingungen für Lokführer und Heizer.

Von P. Dr. Daniel Hörnemann

Es dauerte sehr lange, ehe man den Lokpersonalen ein wenig Schutz auf ihren Maschinen zugestand. Ein Kutscher saß ja auch im Freien, warum sollte der „Schienenkutscher“ es besser haben?

Als erster widmete sich **Max Maria Freiherr von Weber** (1822-1881) mit seiner Veröffentlichung *„Die Abnutzung des physischen Organismus der Eisenbahnfunktionäre“* (1857) und mit einer 1862 in Leipzig herausgegebenen Denkschrift *„Die Gefährdungen des Personals beim Maschinen- und Fahrdienste der Eisenbahnen“* dem Thema. Von ihm stammt auch die realistische Schilderung der überaus beschwerlichen Arbeit des Lokpersonals *„Eine Winternacht auf der Lokomotive“* (1882 veröffentlicht). Damals gab es auf den Lokomotiven noch nicht einmal Führerhäuser, sondern im wahrsten Sinne des Wortes nur den Führer-Stand, allenfalls mit einer vorderen Schutzwand und zwei „Uhrgläsern“ als Fenster. „Will die Verwaltung immer noch nicht dran, euch armen Kerls Schutzkabinen auf die Maschinen zu bauen?“ fragt der Inspektor den Lokomotivführer; „ihr müßt barbarisch da vorn in einer solchen Winternacht leiden.“ „Ja, ja, die Herren in ihrem Sessionszimmer wissen's nicht, wie ein Schneenordost schneidet,“ antwortet der Führer aus seinen dicken Tüchern dumpf heraus, „und meinen, wir hörten und sähen Nichts in dem Häuschen. Ob man wohl besser mit so verbundenen Ohren hört, mit so entzündeten Augen sieht?“ Das Lokpersonal tat dick ver mummt, in Filzstiefeln, Pelzmützen, umgewundenen Tüchern, schwerem Mantel, Handschuhen seinen Dienst auf den rüttelnden, dröhnenden Maschinen. Unbeholfen, da durch die schwere Kleidung behindert, nichtsdestotrotz frierend, mit vom langen Stehen schwachgewordenen Beinen und gereizten, geröteten Augen, geschwellenen Augenlidern, von Sturm, Regen und Schnee gepeitschtem Gesicht. So sah der Lokomotivführerdienst im Winter aus.

Dampfbahn-Romantik?!

Weber entdeckte zwar die „Poesie der Schiene“, aber er verklärte nicht oberflächlich-romantisierend das harte Leben der Eisenbahner, sondern nahm sich in seinen Schriften in „einsichtigster und wärmster Weise des Bahnpersonales an, vom Weichensteller bis zum Locomotivführer“. Er kritisierte die Eisenbahngesellschaften wegen ihrer „Sorge, ihre Kassen vor jeglicher Humanitätsausgabe zu schützen“, indem sie Bedienstete nur anstellten, wenn sie sich vertraglich verpflichteten, auf alle ihnen bei unverschuldeten Unglücksfällen gesetzlich zustehenden Entschädigungsansprüche zu verzichten! Das Personal mußte aber nicht nur dieses Unfallrisiko mit der Konsequenz bitterer Armut tragen, sondern sich ständig den gefährlichen Auswirkungen von Natur und Technik stellen. So den Elementen ausgesetzt mußten die Lokführer und Heizer meist vorzeitig wegen Krankheit („Abnutzungserscheinungen“) pensioniert werden oder starben, noch ehe sie den Höchstsatz ihrer Ruhestandsansprüche erreicht hatten. Kesselexplosionen, unzuverlässiger Gleisbau, mangelhafte Signalsicherung sowie viele andere Risiken überschatteten den entsagungsvollen Beruf. Eine Alters- und Hinterbliebenenversorgung gab es nur in Ansätzen. Als Selbsthilfeorganisation wurde daher 1866 der **Verein Deutscher Lokomotivführer** ins Leben gerufen. Die Eisenbahn brachte Gefahren für Leib und Leben mit sich. Um die Jahrhundertwende sah das **Brockhaus Konversations-Lexikon** (Bd.5, 1898, 872) noch immer das Lok- und Zugpersonal von sogenannten „*Eisenbahnkrankheiten*“ besonders betroffen: Die äußeren Einflüsse beim Eisenbahndienst „wirken auf den Organismus in besonders ungünstiger Weise ein und führen verhältnismäßig frühzeitig Gebrechlichkeit und Dienstunfähigkeit herbei. .. Infolge des Stehens auf der Maschine, des Dröhnens derselben und der fortgesetzt auf den Körper einwirkenden Erschütterungen zeigt sich nach längerer Dienstzeit vielfach dumpfer, anhaltender, mit Schwäche und Einschläferung verbundener Schmerz in den Beinen.“ Ähnlich schilderte **Herders Konversations-Lexikon** (Bd.2, 1903, 1720) „*Eisenbahnberufskrankheiten*“, die auftraten „in Form von Verdauungsstörungen (unregelmäßige, rasche Mahlzeiten bei vorherrschendem Trinken), Atmungskrankheiten (Einatmen von rußgesättigter Luft, Atmen in schneller Bewegung), Rheumatismen (starker Temperaturwechsel, oft bei bestehendem Schweiß), Augen- u. Ohrenleiden (vom Eindringen fremder Körper u. von Erkältung abhängig), Neuralgien (bes. in Gesicht u. Beinen) u. endlich Störungen des Zentralnervensystems (*Railway Spine*) infolge ständiger Erschütterung u. Getöses bei Überanstrengung“.

Der Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen ließ auf Anregung des Deutschen Reichsgesundheitsamtes eine *Statistik der Erkrankungen des*

Eisenbahnpersonals aufstellen, die erstmals für 1880 veröffentlicht, jedoch schon 1887 wieder eingestellt wurde. Danach suchten besonders rheumatische Anfälle, Nervenkrankheiten, Augen- und Ohrenkrankheiten und Krankheiten der Atmungsorgane das Maschinen- und Fahrpersonal sowie die Bahnbewachungsbeamten heim. Nach der Statistik für 1886 kamen bei fast 109.000 Beamten von 34 Vereinsverwaltungen 55.062 Erkrankungen (= 51%!) vor. Das Lokpersonal war am meisten betroffen, die Bürobeamten - wenig verwunderlich - am wenigsten. 1,15% des Gesamtpersonals starben.

Untersuchungen früher Arbeitsmediziner

Nach den französischen Ärzten Duchesne und de Martinet bringt der Dienst auf der Lokomotive „stets eine relativ schnelle Abnutzung des Organismus und frühzeitige Invalidität“ (vgl. Johannes Rigler: Die im Eisenbahndienst vorkommende Berufskrankheit und Mittel zu ihrer Abhilfe. Berlin: Reimer, 1880, 7).

Aus Untersuchungen um 1880 erhellt sich „mit positiver Gewissheit: 1. dass der Beruf des Maschinenpersonals im Eisenbahndienst ein besonders consumirender ist und im natürlichen Lauf der Dinge relativ frühzeitig Invalidität herbeiführt; 2. dass diese Invalidität zumeist in einem eigenthümlich veränderten Zustand der Nervencentra, einer Irritation derselben, ihren Grund hat und dass wir in dieser Irritation die recht eigentlich professionelle Krankheit des Maschinenpersonals erkennen müssen“ (Rigler, 13). Vorübergehende Arbeitsunfähigkeit wurde nur vereinzelt durch Verletzungen bewirkt, „am häufigsten noch durch Verbrühungen, namentlich der Hände; auch Contusionen und Verstauchungen der Füße durch Abgleiten von den Maschinentritten kamen zu wiederholten Malen vor“ (Rigler, 24f). Durch die andauernden Belastungen nahm beim Lokpersonal „die Kraft des Organismus, den nachtheiligen Diensteeinflüssen zu widerstehen, im umgekehrten Verhältniss mit den steigenden Dienstjahren“ ab (Rigler, 28).

Zustände auf der Lok

Nicht nur die schwere Arbeit, sondern auch die Arbeitsbedingungen verzehrten die Kräfte. „Nicht allein die Hitze und die ausdörrende Beschaffenheit der Luft ist es, welche den Aufenthalt im Führerstand so unangenehm und gesundheitsschädlich macht, das Gluthmeer (es werden durchschnittlich pro Meile 1 1/2 Centner Kohle verbraucht!) haucht bei jedem Aufschütten neuen Brennstoffs eine grosse Menge irrespirabler Gase aus, die zumal, wenn die Kohle wie so häufig reichlich Schwefel enthält, die Athmungsorgane sehr belästigt. .. Nun muß der Maschinist den Bahnkörper und die Signale vor sich,

den Zug hinter sich fortgesetzt beachten, er ist dieserhalb genöthigt, sich häufig seitlich mit dem Körper aus dem Führerstande herauszubiegen [die dadurch bedingte einseitige Abkühlung des Körpers bewirkt häufig „hartnäckige Rheumatismen“ auf der rechten Körperseite (Rigler, 36)]; die Fenster in der Vorderwand des letzteren beschlagen unaufhörlich durch Wasserdampf, Staub und Rauch, sind häufig zu öffnen und zu reinigen, bei welchen Gelegenheiten demjenigen, welcher soeben eine glühend heisse Luft zu athmen genöthigt war, kalte und in heftigster Gegenströmung befindliche Luft in die Lungen eindringt. .. Hierzu kommt feine Flugasche und Kohlenstaub, die sich im gedeckten Führerstand leicht anhäufen, in die Athmungswege gelangen und Veranlassung geben zu ausgedehnter Anthracosis der Lungen und ihren Folgen“ (Rigler, 34f).

Probleme und Lösungen

Das Lokpersonal war selbstverständlich froh über den Aufbau von Führerhäusern, denn es war für sie angenehmer, „Hitze im Trockenen zu ertragen, als vom Sturm gepeitscht und vom Regen durchnässt zu werden oder sich das Gesicht von Schnee und Eis zerreißen zu lassen“ (Rigler, 38). Rigler suchte nach weiteren Verbesserungen. Er empfahl gegen die intensiven Erschütterungen auf der Lok „die Ueberkleidung der ganzen Trittpläche der Maschine mit einer auf 3 kräftigen Eisenfedern ruhenden und mit einer starken Decke von Cocos-Fasern festgespannten Holzunterlage“ und eine bewegliche Brücke zwischen Maschine und Tender. Die Vorschrift, daß Führer und Heizer während der Fahrt aufrecht auf der Maschine stehen mußten, hielt er für überflüssig und höchst nachtheilig (Rigler, 41). Dagegen wünschte er die Anbringung von Klappsitzen auf dem Führerstand, damit sich das Personal während der Fahrt und auf Stationen ein wenig ausruhen könne, soweit es der Dienst erlaube. Er empfahl sogar eine Beschränkung der Reisegeschwindigkeit durch Staatsgesetz, denn sie sei „nicht ohne die nachtheiligste Rückwirkung auf die Gesundheit der Maschinisten geblieben“ (Rigler, 43).

Nicht nur Führerhäuser, sondern auch Führerstuben

Rigler sah *Ruhe* und *Bäder* als „wirkliche Hilfs- und Heilmittel“ für das Lokpersonal an. Weber verlangte sogar dringend die Anlage kleiner *Dampfbadeanstalten* in Lokschuppennähe. Rigler wies auf die Notwendigkeit von *Pausen* bei längeren Touren hin. Auch über die *Sozialräume* an den Dienststellen machte man sich Gedanken. Rigler forderte entsprechende „Führerstuben“ für Ruhe und Erholung des Personals, freundlich, luftig, hell, warm, sauber und nahe am Dienstort (Rigler, 44). Er verlangte ferner reinliche

Schlafräume, getrennt von der Führerstube, „für diejenigen, welche die auf der Fahrt versäumte Nachtruhe bei Tage nachzuholen oder sich während der Nacht auf der betreffenden Station aufzuhalten haben, doch dürfte eine jede dieser Lokalitäten nicht mehr als 2 Betten enthalten, damit nicht der Einzelne durch das Kommen und Gehen der Andern in seiner Ruhe gestört werde“ (Rigler, 46). Unter der Rubrik „Pfleger- und Wohlfahrts-Einrichtungen“ schrieb „Das Eisenbahn-Maschinenwesen der Gegenwart“ (1916) für alle Abteilungen der Werkstätten ausreichende *Einrichtungen zum Waschen und zum Unterbringen der Kleider* vor. Eine besondere *Speisehalle* oder gar eine *Speisewirtschaft* hätten sich bewährt, ebenso die Lieferung von warmem Kaffee, Tee oder von Selterswasser zu niedrigem Preis, um den Alkoholgenuß zu verringern. Wohltätig wirkte auch die Einrichtung einer *Badeanstalt* mit Wannen-, Dampf- und Brause-Bädern. *Bedürfnisanstalten* seien in ausreichender Zahl zu erbauen und auf möglichst kurzem, trockenem Wege zu erreichen. Auf 20 bis höchstens 25 Arbeiter wäre ein „Sitz“ zu rechnen. In den Werkstätten müßten *Verbandkästen* mit den erforderlichen Verbands-, Reinigungs- und Schutzmitteln vorhanden sein. Einige Beamte und Arbeiter in jeder Abteilung seien für die erste Hilfeleistung bei Unfällen auszubilden. Ebenso müsse ein geeigneter Tragkorb oder Wagen mit reinen *Decken und Bezügen* für Verletzte nahe dem Pfortnerhaus geschützt untergebracht werden (vgl. ebd. 1203-1206).

Zweckdienliche Kleidung

Neben den Sozialräumen wurde auch die *Kleidung* des Lokpersonals in Betracht gezogen. Die für das Zugbegleitpersonal entsprechende Uniform erschien für das Lokpersonal unzweckmäßig, ferner hielt Rigler es für falsch, die Art der Bekleidung der Willkür des Einzelnen zu überlassen. Der zweckmäßigste Dienstanzug für das Lokpersonal bestand für ihn „aus einem Flanellhemd und baumwollenen Unterbeinkleidern, enganliegenden Hosen von dunklem Tuch (für den Sommer von leichtem, für den Winter von schwerem Stoff), einer Weste, einer Joppe mit hochstehendem Kragen, sowie aus hohen Stiefeln, die über den Hosen zu tragen wären. Als Kopfbedeckung dürfte sich eine schottische Mütze eignen und für den Winter würde der Anzug durch einen kurzen sackförmigen, namentlich im Rückentheil gut gefütterten Mantel completirt“ (Rigler, 50). Rigler empfahl hohe Stiefel wegen der Unfallgefahr der langen Beinkleider, die „die freie Bewegung hindern und sicherlich oft Veranlassung abgeben zum Abgleiten von den Aufritten an der Maschine, leicht auch durch heraussprühende Funken versengt oder verbrannt werden können. So fing am 11. August 1876 die Kleidung des Maschinisten eines von Ruhrort nach Oberhausen fahrenden Personenzugs Feuer während der Fahrt.

Der Betreffende hatte einen Anzug von leinenem Stoff an, weite Beinkleider und eine Blouse. Die Verbrennung des Körpers war eine so intensive, dass bereits am folgenden Tage der Tod des Verunglückten erfolgte“ (Rigler, 50f). Nach Meinung Riglers müßte der vollständige Dienstanzug, „damit er stets in wirklich gutem und vorschriftsmässigem Zustand wäre, seitens der Verwaltung geliefert werden“ (Rigler, 51).

Ernährung des Lokpersonals

Auch auf die *Ernährung* des Fahr- und Maschinenpersonals sollten die Bahnverwaltungen achten und dafür Sorge tragen, „dass der ermüdet von der Fahrt auf der Endstation eintreffende Maschinist in der Führerstube eine nahrhafte und ausreichende Kost für billigen Preis sich durch den Aufwärter beschaffen kann, wozu durch die allorts befindlichen Bahnhofs-Restaurationen sich leicht die Gelegenheit bieten dürfte. Gute Diät erhält und steigert die Leistungsfähigkeit. Jetzt veranlasst übel angebrachte Sparsamkeit die Maschinisten vielfach sich unzureichende Vorräthe von Hause mitzunehmen oder auch in der Führerstube in primitivster Weise sich ihre Mahlzeiten zuzubereiten und dadurch ihrem Körper diejenige Kräftigung vorzuenthalten, die er in so besonderer Weise bedarf“ (Rigler, 51f).

Alles zum Nutzen der Bahngesellschaften und der Reisenden

Schließlich machte Rigler die Bahngesellschaften auf die Vorteile aufmerksam, die sich durch eine bessere Sorge für das Personal ergäben: „Je sorgfältiger überhaupt die Verwaltungen mit dem wichtigsten und bedeutungsvollsten Personal, dessen Kräfte sie in Anspruch nehmen und von dessen Zuverlässigkeit und Pflichttreue die Sicherheit so vieler Menschen abhängt, mit dem in dem Maschinen- und Fahrdienst Beschäftigten verfahren, desto mehr werden sie selber sich Nutzen stiften“ (Rigler, 52).

Literatur

Barkhausen/Blum/Courtin/von Weiss (Hg.): Das Eisenbahn-Maschinenwesen der Gegenwart. 2.

Abschnitt: Die Eisenbahn-Werkstätten. Bearb. v. Meyeringh, Richter, Troske, Wagner, von Weiss. 303 Abb. 6 Tafeln. S.I-X + 1107-1386. Wiesbaden: Kreidel, 2. umgearb. Aufl. 1916.

Bloß, Adolf: Eisenbahn-Betriebsunfälle und ihre Verhütung. Abb. 2 Tafeln. 95 S. Berlin: Verkehrswissenschaftl. Lehrmittelgesellsch., 1926.

Brockhaus Konversationslexikon. Bd.5. Leipzig etc.: Brockhaus ¹⁴1898. Art. Eisenbahn, 830-919.

Brosius, I./Koch, R.: Die Schule des Lokomotivführers. 3. Abtl.: Der Fahrdienst. 12. vermehrte Auflage bearb. v. Max Brosius. Wiesbaden: Bergmann, ¹²1909.

- Der große Herder. Bd.3 Caillaux - Eisenheit. Freiburg: ⁴1932. Art. Eisenbahnen, 1598-1623.
- Herders Konversations-Lexikon. Bd. 2 Bonar - Eldorado. Freiburg: Herder, ³1903. Art. Eisenbahn, 1717-1734.
- Horn, Paul: Über nervöse Erkrankungen nach Eisenbahnunfällen mit besonderer Berücksichtigung von Verlauf und Entschädigungsverfahren. Eine klinische und begutachtungstechnische Studie. M. e. Vw. v. Th. Rumpf. Bonn: Marcus & Webers, ²1918.
- Krafft, Ernst: 100 Jahre Eisenbahnunfall. Abb. 62 S. Berlin: Dietz, 1925.
- Martens, Hans A.: Die große Linie der Personal-Unfallverhütung bei der Deutschen Reichsbahn; Sonderdruck aus der Zeitung des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen Nr. 41 (1940).
- Martens, Hans A.: Vermeidbare tödliche Unfälle. Voraus Nr.16/17 (1941).
- Rigler, Johannes: Die im Eisenbahndienst vorkommende Berufskrankheit und Mittel zu ihrer Abhilfe. Berlin: Reimer, 1880.
- Stier, M.: Handbuch für Lokomotivführer und Lokomotivführeranwärter. Bd.3. Die Behandlung der Lokomotiven im Betriebe. Berlin etc.: Elsner, 1943.
- Weber, Max Maria von: Vom rollenden Flügelrade. Skizzen und Bilder. Nachgelassenes Werk. M. e. biographischen Einleitung von Major Max Jähns. Berlin: Hofmann, 1882.

© P. Dr. Daniel Hörnemann