

Gesundheit und Sterblichkeit bei Lokomotivführern und Heizern

Im 80. Band der von Adolph Henke begründeten Zeitschrift für die Staatsarzneikunde, die von Friedrich Jacob Behrend fortgesetzt wurde, erschien 1860 ein Artikel über die Gesundheit und Mortalität bei Triebfahrzeugpersonalen.



Der Begründer der Zeitschrift:

Adolph Christian Heinrich Henke (*13.04.1775 in Braunschweig; †08.08.1843 in Erlangen) war Professor für Physiologie, Pathologie und Staatsarzneikunde in Erlangen. Er war einer der ersten Rechtsmediziner im deutschsprachigen Raum, hatte aber laut seinem Berliner Fachkollegen Johann Ludwig Casper niemals eine gerichtliche Leichenöffnung durchgeführt. Adolph Henke war der sechste Sohn des Pastors und Garnisonpredigers Ludwig Henke (1736–1785) und Wilhelmine Henke, geb. Spohr (1744–1806). 1791 studierte Adolph Henke am Collegium Carolinum in Braunschweig zunächst Theologie, bald darauf Medizin und wechselte an die Universität Helmstedt, 1798/99 nach Göttingen und promovierte 1799 in Helmstedt. 1802 ließ er sich als praktischer Arzt in Braunschweig nieder. 1805 erhielt er einen Ruf auf eine außerordentliche Professorenstelle für Pathologie an der Universität Erlangen. 1809 hielt er die erste Vorlesung über die Medicina forensis, der Beginn des Fachgebietes der Gerichtsmedizin. 1812 gab er die erste Ausgabe seines Hauptwerkes: Lehrbuch der gerichtlichen Medizin heraus (1841 wurde von Henke selbst die 10. Auflage dieses Werkes veröffentlicht). 1815 wurde er Ordinarius für Physiologie, Pathologie und Staatsarzneikunde in Erlangen. Im Jahr 1818 wurde er zum Mitglied der Leopoldina gewählt. Mehrfach war Henke Prorektor der Universität Erlangen und wurde 1821 zum Hofrat ernannt. 1836 erkrankte Henke an einem chronischen Leberleiden und starb 1843.

Das Fachgebiet „Staatsarzneikunde“

1804 wurde in an der Medizinischen Fakultät in Wien die erste Lehrkanzel für „Staatsarzneikunde“ bzw. „Gerichtliche Medizin und Medizinische Polizei“ und damit der erste Lehrstuhl für das Fachgebiet im deutschsprachigen Raum eingerichtet. 1806 erschien in Dresden die Schrift des Mediziners Friedrich August Röber „Von der Sorge des Staats für die Gesundheit seiner Bürger“, eines der Werke, die die Staatsarzneikunde begründeten. Um 1814 erhielt Johann Joseph Bernt nach

Übernahme der Wiener Lehrkanzel zusätzlich das Fach „Gerichtliche Arzneikunde“. Somit war in Wien die weltweit erste praktische Lehranstalt für Gerichtliche Medizin entstanden. Am 11. Februar 1833 wurde in Berlin die Praktische Unterrichtsanstalt für die Staatsarzneikunde gegründet. Die Gerichtliche Medizin wurde im 19. Jahrhundert meist als Teilgebiet der „Staatsarzneikunde“, zu der die gesamte öffentliche Gesundheitspflege gehörte, aufgefaßt.

Über den Einfluß der Beschäftigung auf die Gesundheit und Sterblichkeit bei Lokomotivführern und Heizern

Der Autor des Beitrags, **Friedrich Jacob Behrend** (*12.06.1803 in Neustettin; †30.05.1889 in Berlin), war ein deutscher Mediziner. Er war Oberarzt der Sittenpolizei in Berlin sowie Autor und Zeitschriftenherausgeber. Die Sittenpolizei oder das Sittendezernat waren in Deutschland bis in die 1970er Jahre Polizei-Behörden, die auf die Beförderung der allgemeinen Sittlichkeit gerichtet waren. Es handelte sich um Abteilungen der Sicherheitspolizei. Insbesondere befassten sie sich mit Sexualstraftaten.

Behrend war zunächst für den Beruf eines Kaufmanns vorgesehen und ab 1819 zunächst in einem kaufmännischen Betrieb in Königsberg in Preußen tätig. Nach zwei Jahren gab er diese Tätigkeit auf und studierte dann ab 1823 an der Albertus-Universität Königsberg Medizin. 1826 wurde er zum Dr. med. et chirurg. promoviert. Nach einer ausgedehnten wissenschaftlichen Reise ließ er sich 1826 in Berlin nieder.

In Berlin wurde er Oberarzt der Sittenpolizei und blieb dies bis zu seinem Tode. 1876 wurde ihm der Titel eines Geheimen Sanitätsrates verliehen.

Behrend war Mitherausgeber des *Journals für Kinderkrankheiten* und der *Zeitschrift für Staatsarzneikunde*. Er war Autor zahlreicher medizinischer Schriften.

Sein Beitrag in der *Zeitschrift für Staatsarzneikunde*, 40. Jg. (1860) S.1-9, **„Über den Einfluß der Beschäftigung auf die Gesundheit und Sterblichkeit bei Lokomotivführern und Heizern“** gab Anlaß zu näherer Auseinandersetzung mit dieser Materie.

Behrend stützte sich auf zwei französischsprachige Schriften. Leider nennt er weder die exakten Quellen noch nähere Informationen zu den Autoren außer deren Hausnamen, was die Recherche sehr erschwerte:

Édouard-Adolphe Duchesne (*1804, †1869), der Spezialist für Sozialhygiene und Gerichtsmedizin, war zudem Sachverständiger bei Gericht und Mitglied der Académie de Médecine. 1857 erschien seine Schrift **„Des chemins de fer et de leur influence sur la santé des mécaniciens et des chauffeurs“** = „Über die Eisenbahnen und ihren Einfluß auf die Gesundheit von Lokführern und Heizern“, Paris: Mallet-Bachelier.

Der Arzt **Mayer [Moïse] Cahen** (*21.01.1823 in Paris, †16.10.1866 in Paris) war der Sohn von Moïse Cahen, Arzt und Präsident des israelitischen Konsistoriums von Paris. Er heiratete die Philanthropin Coralie Cahen (*1832, †1899). Mayer Cahen wurde 1842 Assistenzarzt an den Krankenhäusern von Paris. Er war Chefarzt der *Compagnie des chemins de fer du Nord* und Chefarzt des *Hôpital Rothschild*. Er wurde nur 43 Jahre alt.

Der kurze Beitrag von F. J. Behrens über **„Maschinisten (Lokomotivführer) und Heizer auf Eisenbahnen“** in der „Zeitschrift für Staatsarzneikunde“ (vgl. <https://digitale-sammlungen.de/en/view/bsb10766673?q=%28behrend+1860+Gesundheit+und+Sterblichkeit+bei+Lokomotiv%C3%BChrern+und+Heizern%29&page=6,7>) wirft viele Fragen auf:

I.

Ueber den Einfluss der Beschäftigung auf die Gesundheit und Sterblichkeit: — 1) Maschinisten (Lokomotivführer) und Heizer auf Eisenbahnen. — 2) Fleischer. — 3) Kautschukarbeiter. — 4) Kohlengrubenarbeiter.

Vom Herausgeber.

I. Ueber die Krankheiten der Maschinisten und Heizer auf Eisenbahnen.

Wir besitzen keine eigenen Erfahrungen über diesen Gegenstand, sondern finden nur folgende zwei Mittheilungen, die wir hier zusammenstellen.

Zuvörderst eine Arbeit von Dr. Duchesne, einem bei einer französischen Eisenbahn angestellten Arzte, die derselbe am 10. Februar 1857 der Akademie der Medizin in Paris eingereicht hat. Diese Arbeit schliesst mit folgenden Sätzen:

1) Die Eisenbahnfahrten haben auf die Maschinisten (Lokomotivführer), Heizer und Schaffner im Allgemeinen einen günstigen Einfluss, indem sie meistens eine vortreffliche Gesundheit und eine Zunahme der Körperfülle zeigen.

2) Ganz abgesehen von den Unglückszufällen, welche die Gesundheit und das Leben der genannten Betriebsbeamten beeinträchtigen oder in Gefahr setzen können, haben die Eisenbahnfahrten doch auch in gewisser Beziehung ihre Nachtheile für die Gesundheit. Diese Nachtheile, die um so stärker hervortreten, je länger die Leute im Dienste sind,

Jahrgang 1860. (80. Band.)

1

Ob die genannten Eisenbahner der Ansicht des Arztes zugestimmt hätten, daß sie „meistens eine vortreffliche Gesundheit und eine Zunahme der Körperfülle zeigen“? Wenn ein unabhängiger Arzt diese Meinung geäußert hätte, wäre ihr eher Glauben zu schenken als einem bei der Bahn angestellten Arzt wie Mayer Cahen, der für die Beschäftigung bei der Eisenbahn nur die günstigste Expertise stellte.

zeigen sich nach Hrn. D. in auffallender Abnahme des Sehvermögens, in Schwerhörigkeit und Taubheit, und besonders in rheumatischen Schmerzen, welche letztere bei den Maschinisten und Heizern vorzugsweise die rechte Seite des Körpers treffen, zu denen auch noch in Folge des fortwährenden Stehens während der Fahrten und vermuthlich auch in Folge des fortwährenden Dröhnens und Erschütterns dumpfe, anhaltende, mit Schwäche und auffallender Einschläferung der in den Beinen verbundenen Schmerzen hinzukommen. Diese Schmerzen scheinen ihren Sitz in den Knochen und Gelenken der Beine zu haben; man findet sie besonders ausgesprochen bei älteren Lokomotivführern und Heizern.

Dann haben wir vor uns einen Bericht von Dr. Cahen, der als Arzt an der Verwaltung der französischen Nordbahn fungirt. In diesem Berichte wird dagegen bemerkt, dass zwar schon früher von ihm der sehr befriedigende Gesundheitszustand der Lokomotivführer und Heizer hervorgehoben worden ist, dass aber, da seitdem in einer der Akademie der Medizin und der Akademie der Wissenschaften in Paris überreichten Abhandlung von Hrn. Duchesne in gewisser Beziehung das Gegentheil behauptet, wenigstens eine eigene Krankheit angeführt worden, welche vorzugsweise die Lokomotivführer und Heizer heimsuchen, von dem fortwährenden Stöhnen und dem Dröhnen und Schüttern während der Fahrt herrühren, und vorzugsweise in Einschlafen der Beine, Schmerzen u. s. w. bestehen sollte, eine Widerlegung erforderlich sei. Diese Widerlegung trifft auch die Behauptung, dass die Maschinisten (Lokomotivführer und Heizer) mit der Zeit in Folge ungewöhnlicher Anstrengung des Gesichtes und Gehöres schwachsichtig und schwerhörig werden. „Diese Behauptungen,“ sagt Hr. Cahen, „standen dem, was ich selbst beobachtet hatte, so direkt entgegen, dass ich glaubte, sie als irrig bezeichnen zu müssen. Ich hielt mich indessen für verpflichtet, noch einmal eine genaue Untersuchung vorzunehmen, und ich richtete daher meine Aufmerksamkeit vorzugsweise auf die Wirkungen der verschiedenen Einflüsse, denen die Maschinisten, Zugführer und Heizer auf unserer Nordbahn ausgesetzt sind. Mit voller Zu-

Allerdings kommt Édouard-Adolphe Duchesne doch auch auf die Nachteile des Eisenbahndienstes zu sprechen, die mit fortschreitendem Dienstalder mehr und mehr deutlich werden. Zu abnehmender Hör- und Sehfähigkeit kommen rheumatische Schmerzen hinzu, was wenig verwunderlich ist angesichts der Situation auf dem Führerstand: mit der einen Körperhälfte Wind und Wetter ausgesetzt bei der Signal- und Schienenwegbeobachtung, mit der anderen vor der Hitze der Feuerbüchse. Damals gab es auf den Lokomotiven noch nicht einmal Schutzkabinen oder Führerhäuser, sondern im wahrsten Sinne des Wortes nur den

Führer-Stand, allenfalls mit einer vorderen Schutzwand und zwei „Uhrgläsern“ als Fenster. Das andauernde Stehen auf dem Führerstand forderte seinen Tribut in Gestalt von Schmerzen und Schwächen in den Gelenken, vor allem der Beine.

Behrend räumt in seinem Artikel einem anderen Arzt den meisten Raum ein. Dr. Mayer [alias Moïse] Cahen, ebenfalls Angestellter einer Bahngesellschaft, namentlich der französischen Nordbahn, kam zu gegenteiligen Ergebnissen bei seinen Beobachtungen. Lokführer und Heizer würden keineswegs „schwachsichtig und schwerhörig“ bei ihrem fortgesetzten Dienst auf dem Führerstand.

3

versicht kann ich nun dasjenige bestätigen, was ich früher über den guten Gesundheitszustand der genannten Betriebsbeamten angegeben habe.“

Man sollte im ersten Augenblicke meinen, dass die Betriebsbeamten auf Eisenbahnen, namentlich die genannten Kategorieen (Heizer und Maschinisten) grossen Schädlichkeiten ausgesetzt seien, allein das ist nicht der Fall. Es bestätigt sich hier das, was sich auch an anderen Beschäftigungen gezeigt hat, nämlich, dass, je mehr das Handwerk oder der Betrieb den Aufenthalt in freier Luft erfordert, desto weniger Krankheiten zum Vorschein kommen, und dass die frische freie Luft Vieles ausgleicht und gut macht, was die Beschäftigung an sich Nachtheiliges mit sich führt. Man sieht das deutlich an Droschkenkutschern, Postillonnen, Schiffsleuten, Forstdienern, Feldwärdern etc. Hr. Cahen gesteht, dass auch er, als er den ärztlichen Dienst bei der französischen Nordbahn übernahm, geglaubt hatte, der Witterungswechsel, dem die Betriebsbeamten fortwährend ausgesetzt sind, besonders aber der plötzliche Wechsel der Temperatur von einer zu hohen zu einer sehr niedrigen, welcher besonders auf die Maschinisten und Heizer wirkt, endlich die Schnelligkeit der Fahrt, die kaum vermeidliche Unregelmässigkeit im Essen und Trinken, die häufige Nachtstörung u. s. w. werden viele Krankheiten herbeiführen und mit der Zeit die Konstitution untergraben. Es hat sich von diesen Befürchtungen im Laufe der Zeit Nichts bestätigt, im Gegentheile hat sich bei Vielen, die etwas schwächlich, hinfällig oder kränklich in den Dienst traten, durch diesen ihr Gesundheitszustand bedeutend gebessert. Sie wurden kräftig, aufgefrischt, bekamen mehr Fülle, einen besseren Appetit und sogar Leiden der Athmungsorgane heilten oder besserten sich, was man doch kaum hätte erwarten sollen.

Stellt man sich den Dienst der genannten Beamten vor Augen, so wird man sich über dieses Ergebniss wundern. Was zuvörderst die Lokomotivführer oder Maschinisten betrifft, so lastet auf ihnen eine ausserordentlich grosse Verantwortlichkeit, deren sie sich wohl bewusst sind, und die

Nach Meinung des Dr. Cahen von der Nordbahn seien die „Maschinisten“ keineswegs „grossen Schädlichkeiten“ ausgesetzt. Vielmehr würde die Arbeit an der frischen Luft Krankheiten geradezu verhindern helfen. Witterungswechsel und Fahrtgeschwindigkeiten würden dem Personal genauso wenig ausmachen wie häufig unregelmäßige Nahrungsaufnahme. Es hätte sich sogar der Gesundheitszustand bei denen gebessert, die „etwas schwächlich, hinfällig oder kränklich in den Dienst traten“.

4

sie zwingt, fortwährend alle ihre Sinne anzuspannen. Auf der Fahrt schaut der Lokomotivführer stets scharf vor sich hin auf die Bahn, um auch die geringste Unregelmässigkeit bis in möglichst weiter Ferne wahrzunehmen: je nach dem Stande der Sonne blickt er bisweilen am Tage fortwährend in das hellste Sonnenlicht und bei Nacht in die tiefe Dunkelheit hinein. Mit dem Ohre lauscht er angestrengt auf alle Geräusche in der Ferne und in der Nähe, auf Signale, die gegeben werden, auf einen ungewöhnlichen, irgendwo auf der Bahn sich erhebenden Lärm, auf das Pfeifen der eigenen Maschine, auf das Zischen des Dampfes, auf das Heben und Sinken der Kolben etc., und man weiss, dass von diesen Geräuschen manche äusserst scharf und gellend, äusserst laut und eindringlich sind, während ein unaufhörliches Poltern während des Fahrens stets auf die Ohren wirkt. Man müsste also Blindheit oder Augenleiden, Taubheit oder Schwerhörigkeit vorfinden. Die Stelle des Lokomotivführers ist hinter dem Ofen, etwas nach rechts; er steht direkt auf dem Boden der Maschine, empfängt also alle während der schnellen Fahrt unvermeidlichen Erschütterungen und Dröhnungen, und kann sich nur durch fortwährende Anstrengung seiner Muskeln im Gleichgewichte erhalten. Zu seinen Füßen öffnet sich der Ofen und es strahlt dort eine grosse Wärme aus; während die Füsse fortwährend sehr warm stehen, ist der übrige Theil des Körpers den glühenden Sonnenstrahlen, den Winden, dem Regen, der Kälte, dem Schnee u. s. w. ausgesetzt und zwar ohne allen anderen Schutz, als den der Kleidung. Dabei hat der Maschinist im Ganzen wenig Bewegung vorzunehmen; was er zu thun hat, nimmt ihn ganz kurze Zeit in Anspruch, und der Druck, wodurch er die Maschine regulirt, erfordert keine grosse Anstrengung des Armes. Im Allgemeinen ist sein Dienst so geregelt, dass er bei Personenzügen 7—8 Stunden, bei Güterzügen 12 Stunden hintereinander dauert. Die übrige Zeit von den 24 Stunden kann er, mit Abrechnung von etwa 2 Stunden, die er zur Vorrichtung seiner Maschine, zur genauen Besichtigung derselben, wozu er selbst verpflichtet ist, nöthig hat, für den Schlaf oder für die Ruhe verwenden, und dann

Den Lokführern obläge die große Verantwortlichkeit, „fortwährend alle ihre Sinne anzuspannen“, um auch nur die geringsten Unregelmäßigkeiten auf der Strecke wahrzunehmen. Die Ohren wären ständig im Einsatz zum Hören eventueller akustischer Signale. Die Personale seien zwar ständig während der Fahrt „unvermeidlichen Erschütterungen und Dröhnungen“ und schutzlos, bis auf die Kleidung, den Temperaturschwankungen ausgesetzt. Die Arbeitszeiten scheinen sehr günstig gelegen zu haben für die damalige Zeit, was der Eisenbahnerwirklichkeit wohl kaum immer entsprochen hat.

5

hat er gewöhnlich, wenigstens auf vielen Bahnen, nach zwei- oder dreitägigem Dienste einen Extraruhetag.

Die Heizer haben zwar keine so grosse Verantwortlichkeit auf sich; aber sie haben doch immer einen sehr wichtigen Dienst; sie bedürfen weniger Geistesanstrengung oder vielmehr weniger Anstrengung ihrer Sinne, aber sie haben mehr Muskelkraft zu verwenden, um grosse Massen Brennmaterial in den Ofen zu thun. Von den Schaffnern oder Wagenaufsehern, die den Zug begleiten, lässt sich nur sagen, dass sie, wenn ihr Sitz, wie es auf vielen Bahnen der Fall ist, hoch oben auf dem Wagen sich befindet, ganz besonders allen Witterungseinflüssen, namentlich aber dem starken Luftzuge während einer raschen Fahrt und auch dem sie oft umqualmenden Rauche des Lokomotivschornsteines, preisgegeben sind. Sie wahren sich gegen diese Einwirkung, so gut sie können, haben ihre Pelze und eine dicke Umhüllung und sitzen gewöhnlich rückwärts, um die Reihe der angespannten Wagen zu übersehen und aufzupassen, was etwa hinter dem Zuge vorgeht oder demselben nachfolgt. Sie haben gewöhnlich während der Fahrt sonst nichts zu thun; dagegen geht auf den Haltepunkten oder Stationen ihre Beschäftigung an, die darin besteht, dass sie die Reisenden aus- und einlassen, die Fahrmarken in Empfang nehmen und für Unterbringung des Gepäcks Sorge tragen helfen müssen. Die Ruhezeit ist für alle Betriebsbeamten so ziemlich dieselbe, und gewöhnlich pflegt darauf gesehen zu werden, dass Tag- und Nachtfahrten abwechselnd auf dieselben Personen fallen.

Man sieht aus dieser Darstellung, dass die Anstrengungen des Betriebsdienstes auf den lebhaft befahrenen Eisenbahnen nicht gering sind, zumal wenn der Dienst ruhig fortgeht. Die Gewöhnung aber und besonders die frische Luft, in der der Dienst fortwährend geschieht, wirken, wie bereits erwähnt, kräftigend und abhärtend. Dazu kommt, dass gewöhnlich nur Männer in den besten Jahren, nämlich vom 23. oder 24. Jahre bis höchstens zum 45., in Dienst genommen und sie gewöhnlich über dem 48. und 50. Jahre aus dem schweren Dienste in einen leichteren versetzt werden.

Die Triebfahrzeugpersonale bekämen nach zwei oder drei Diensttagen immer einen Extraruhetag zur Regeneration.

Die Heizer trügen zwar keine „so grosse Verantwortlichkeit“, hätten aber doch einen „sehr wichtigen Dienst“, vor allem unter Einsatz der Muskelkraft.

Schaffner, Wagenaufseher und Bremser hätten während der Fahrt „nichts zu thun“, sondern nur auf den Haltepunkten und Stationen.

Ob der Dienst nun sehr oder wenig anstrengend ausfiel, „die Gewöhnung aber und besonders die frische Luft“ wirkten „kräftigend und abhärtend“. Zudem würden nur Männer in den besten Jahren in Dienst genommen.

Zu den Heizern und Maschinisten werden gewöhnlich Maschinenbauer, Schlosser oder sonstige sogenannte Feuerarbeiter genommen; zu den Schaffnern und Aufsehern werden ebenfalls junge kräftige Leute, in Preussen gewöhnlich solche, die gedient haben, gewählt. Invalide oder Halbinvalide, Bruchkranke, oder mit irgend einem leiblichen Fehler Behaftete werden ausgeschlossen. Im Allgemeinen findet man sie gesund und kräftig, besonders wenn sie mässig leben und dem Dienste des Bacchus und der Venus nicht ergeben sind. Was ihnen Bedürfniss ist und was ihre Kräfte unterhält, sie auch gegen die üblen Einflüsse der Witterung schützt, ist gute kräftige Nahrung, angemessene Bekleidung und Schlaf. Beides Ersterer können sie haben, da sie im Allgemeinen gut besoldet werden, und Letzteres können sie sich selbst geben, wenn sie ihre Ruhepausen dazu benutzen und sie nicht in öffentlichen Lokalen oder sonst wo vertrödeln.

Herr Cahen zeigt das eben Mitgetheilte über die günstigen Gesundheitsverhältnisse der Maschinisten und Heizer in folgenden Zahlen: die französische Nordbahn hat in Paris 71 Maschinisten (Lokomotivführer) und 92 Heizer: von Ersteren waren im Jahre 1856 keiner und von Letzteren nur 36 erkrankt, und die Krankheiten waren von so geringer Intensität, dass sie sämmtlich nur 238 Tage Dienstversäumniss erforderten, so dass auf jeden einzelnen Kranken nur fast 7 Tage kamen. Seit der genannte Arzt seine Stelle bei der Nordbahn hat, sind nur 2 Maschinisten gestorben und zwar beide an der Cholera, zu einer Zeit, wo die Epidemie überhaupt sehr herrschend gewesen.

Vergleicht man die aus Krankenvereinskassen anderer Stände oder Gewerbetreibenden genommenen Zahlen mit denen, welche die zu gegenseitiger Unterstützung der Eisenbahnbeamten sämmtlicher Bahnen gebildeten Kassen liefern, so findet man, dass bei jenen in dem Alter, in welchem die Maschinisten und Heizer im Dienste sind, jährlich 1.01⁰/₁₀₀ durchschnittlich sterben, und dass jährlich auf jedes Individuum 5.71 Krankentage kommen; danach würden während der 15 Jahre des Bestehens der Nordbahn eine Sterblichkeit von 25,35 und während des Jahres 1856 die Zahl der Kranken-

„Invalide oder Halbinvalide, Bruchkranke, oder mit irgend einem leiblichen Fehler Behaftete“ würden bei der Bewerbung gleich aussortiert und ausgeschlossen. Empfohlen wird allen Eisenbahnern, „mässig“ zu leben und sich nicht dem „Dienste des Bacchus und der Venus“ zu ergeben, was die Neigung zu Alkoholgenuss und Sexualeben meint. „Gute kräftige Nahrung, angemessene Bekleidung und Schlaf“ gelten als Rezept für die ordnungsgemäße Ausübung des Dienstes und die Einhaltung der Ruhezeiten dazwischen oder danach.

Laut Cahens Statistik von 1856 gab es bei der französischen Nordbahn 71 Lokführer und 92 Heizer. Von den Lokführern war in dem Jahr kein einziger erkrankt, von den Heizern 36. Insgesamt seien aber nur „238 Tage Dienstversäumnisse“ eingetreten, auf jeden Kranken entfielen also ca. 7 Tage. Die einzigen 2 Verstorbenen in der Zeit von Dr. Cahen seien Opfer der Cholera-Epidemie gewesen. Seine Bilanz fiel in jeder Hinsicht positiv aus. Ob dies geschönte Aussagen sind, die er seinem Arbeitgeber zu präsentieren wußte?

7

tage 930,73 betragen haben müssen. Die beiden Zahlen verhielten sich aber, wie wir gesehen haben, ganz anders; es gab nur 2 Todesfälle in den 15 Jahren, und in dem abgewichenen Jahre nur 238 Krankentage, also ein überaus günstiges Verhältniss.

Hr. Cahen zeigt ferner an, dass er sich die Mühe gegeben, sämtliche Maschinisten und Heizer von Zeit zu Zeit einer genauen Besichtigung zu unterwerfen. „Ich habe,“ sagt er, „meine Aufmerksamkeit besonders auf diejenigen Organe gerichtet, von denen man vermuthen konnte, dass sie durch den Dienst geschwächt werden, und ich glaube, dass man nicht das Recht hat, ein besonderes körperliches Leiden oder irgend ein Uebel von dem Dienste herzuleiten. Man findet, dass von den Maschinisten und Heizern viele eine sehr rothe Farbe und Fülle des Gesichtes haben, welches auf einen Kongestivzustand deutet, aber mehr auf einem sanguinischen Temperamente beruht, das hier zum vollen Ausdrucke gekommen ist. Sie haben alle eine gute Konstitution, sind zur Wohlbeleibtheit geneigt, ohne jedoch übermässigen Fettansatz zu zeigen. Sie haben nichts an sich, was als besondere Wirkung ihrer Thätigkeit oder ihrer Lebensweise an ihrem Körper sich ausgebildet hätte; man bemerkt an ihnen weder besondere Lähmungen, noch unwillkürliche Bewegungen, noch irgend einen Tremor oder Deformität. Ihre Augen sind gesund; ihr Sehvermögen im Allgemeinen sehr gut; ihr Gehör fast immer normal, indem unter den Maschinisten nur zwei waren, die auf einem Ohre etwas harthörig erschienen. Der Thorax und die Brustorgane bieten nichts Besonderes dar. Schnupfen, Heiserkeit, Husten kommt bei ihnen fast niemals vor; höchstens leiden sie dann und wann an unbedeutenden Halsübeln, die fast alle von selbst vergehen, ohne dass eine ärztliche Behandlung nöthig ist. Mit Hernien wird gewöhnlich Niemand als Lokomotivführer oder Heizer angenommen, und während des Dienstes bei der Nordbahn in den 15 Jahren hat nur ein Einziger einen Leistenbruch bekommen, wogegen er ein Bruchband angelegt hat, das ihm vollkommen genügt. Bei keinem der Maschinisten und Heizer ist Varicocele zu finden; nur

Interessant ist seine Deutung von Phänomenen wie etwa, daß von den Personalen „viele eine sehr rothe Farbe und Fülle des Gesichtes haben“, was wohl auf einem „sanguinischen Temperament“ beruhe. Alle neigten angeblich zur „Wohlbeleibtheit .. ohne jedoch übermässigen Fettansatz“. Lediglich 1 Leistenbruch hatte er in 15 Jahren zu registrieren. Niemand habe Varicocele aufzuweisen, eine krampfaderähnliche Erweiterung der venösen Gefäße des Hodens, niemand habe mit Krampfadern, Hypertrophie (Größenzunahme eines Organs oder Gewebes) oder deren Gegenteil, der Atrophie, zu tun.

8

wenige tragen Suspensorien. Varikositäten zeigten sich nur bei einem Einzigen; er thut nichts dagegen und fühlt sich nicht beschwert. Weder Hypertrophie noch Atrophie ist zu sehen. Nur ein Einziger hat behauptet, dass seine Waden abgenommen haben, aber sie waren noch immer kräftig und hatten 35 Centimeter im Umfange. Fast alle klagen jedoch, dass sie bei jeder Fahrt ein Gefühl von Müdigkeit oder Ermattung in den Beinen haben, dass aber einige Stunden Ruhe dieses Gefühl beseitige. Mehrere haben gesagt, dass sie wohl wissen, sie werden einmal durch ein Leiden ihrer Beine invalide werden und zu Grunde gehen; aber keiner hat dieses durch ein Beispiel erwiesen, und es ist bis jetzt noch kein Fall der Art vorgekommen. Wenn es Beschäftigungen gibt, die fortwährend im Stehen verrichtet werden müssen und beide Beine oder eines sehr ermüden und Varikositäten oder vielleicht Atrophie einzelner Muskeln erzeugen, oder vielleicht gar Oedem herbeiführen, so ist doch nichts dergleichen bei den Maschinisten und Heizern zu bewahren. Man hat gefürchtet, dass die starken Erschütterungen vom Boden aus, auf welchem Maschinist und Heizer bei der Fahrt stehen, besonders aber das bisweilen plötzliche Prallen und Stossen beim Anhalten oder bei der Abfahrt der Maschine, oder auch bisweilen während der Bewegung derselben sehr schmerzhaft sein würden, und man hat es ihnen deshalb anheim gestellt, sich dicke Teppiche unterzulegen, um diese Erschütterungen ihrer Füße zu mässigen; allein die Meisten halten sie für unnöthig und verschmähen sie. Die Suspensorien für den Hodensack, die man ihnen angerathen hat, tragen sie wohl, aber halten sie auch nicht für nöthig. Man hat ferner gemeint, dass die fortwährende Anstrengung der Beine eine Ermüdung und zugleich eine Schwächung der Geschlechtsthätigkeit herbeiführen würde; allein fast alle Maschinisten sind verheirathet und haben eine zahlreiche Familie; ja mehrere von ihnen haben an jedem Endpunkte ihrer Fahrbahn eine weibliche Bekanntschaft mit einer Art Haushaltung.

Kurz also, die Maschinisten und Heizer, überhaupt sämtliche fahrende Betriebsbeamten befinden sich im Allgemeinen

Nur ein Patient habe behauptet seine Waden hätten im Umfang abgenommen. Fast alle klagten darüber, bei jeder Fahrt „ein Gefühl von Müdigkeit oder Ermattung in den Beinen zu haben“, doch einige Stunden Ruhe hätten dies immer beseitigen können. Auch eine „Schwächung der Geschlechtsthätigkeit“ habe sich nicht nachweisen lassen, fast alle Maschinisten wären verheiratet und hätten eine zahlreiche Familie, manche lebten sogar nicht in Einehe, sondern verfügten an jedem Endpunkt des Schienenstrangs über eine „weibliche Bekanntschaft mit einer Art Haushaltung“ ...

9

in einem Gesundheitszustande, der nichts zu wünschen übrig lässt und der besser ist, wie bei den meisten übrigen Gewerbetreibenden. Die einzige Beschwerde ist, wie bereits erwähnt, die Ermüdung der Beine bei den Maschinisten und Heizern, allein durch Ruhe wird diese Beschwerde ausgeglichen und nur einige wenige gibt es, die daran mehr leiden, als die übrigen. Es sind dieses die langen oder aufgeschossenen Figuren, die in der That zu diesem Dienste weniger passen, als die jungen Männer von mittlerem Wuchse und man müsse daher bei der Anstellung auch nur auf letztere sehen.

Im Allgemeinen werden diese Angaben von Hrn. Bisson, Arzt bei der Orleansbahn, bestätigt, und derselbe gibt auch noch Einiges an über die Vorkehrungen, welche auf dieser Bahn zur Erhaltung der Gesundheit der Bahnwärter, Aufseher, Schaffner und Packer getroffen sind. Von Verletzungen sind am häufigsten Verbrennungen und Verwundungen.

Kurz und gut: die meisten Betriebsbeamten befinden sich „im Allgemeinen in einem Gesundheitszustande, der nichts zu wünschen übrig lässt und der besser ist, wie bei den meisten übrigen Gewerbetreibenden“. Der einzige erschwerende Faktor, die Ermüdung der Beine, würde „allein durch Ruhe“ wieder ausgeglichen. Bei der Auswahl von Kandidaten sollte man zudem keine „langen oder aufgeschossenen Figuren“ annehmen, sondern junge Männer „von mittlerem Wuchse“.

Der Arzt Bisson von der Orléans-Bahn scheint diese Angaben zu bestätigen in seinem Werk **„Chemin de fer d'Orléans. Compte-rendu du service médical pendant l'exercice 1859“** par les Docteurs G. Bisson et Theophile Gallard. „Die Orléans-Eisenbahn. Bericht über den medizinischen Dienst während des Geschäftsjahres 1859“ herausgegeben von den Ärzten Bisson und Gallard.

Originalausgabe: 1860. Das Personal solle sich nur hüten vor „Verbrennungen und Verwundungen“.

Die idealisierten Darstellungen von den ihren französischen Bahnunternehmen verhafteten Ärzten sind geradezu Einladungsschriften zu einem Traumberuf. Die realen Verhältnisse dürften sich aber von denen in Deutschland kaum unterschieden haben. Die Wirklichkeit, vor allem bei Lokführern und Heizern, dürfte durchaus anders ausgesehen haben... Die allerwenigsten Triebfahrzeugpersonale haben wohl Zugang der Schrift von F.J. Behrens gehabt und hätten sicherlich deren Aussagen und Bilanz zurückgewiesen.

Man denke nur an die gänzlich anders lautende Schilderung aus dem Betriebsleben von Max Maria von Weber: „Eine Winternacht auf der Lokomotive“, vgl.:

(https://www.bahnhof-lette.de/fileadmin/files/Max_Maria_von_Weber/Eine_Winternacht_auf_der_Lokomotive.pdf).

Vgl. ferner meine Artikel: *„1 Milliarde Mark Strafe für Schaffner – Im Bremshäuschen geschlafen – Tod durch Grippe. Was alte Eisenbahner-Personalienbögen erzählen“*:

https://www.bahnhof-lette.de/fileadmin/files/Monatsgeschichte_Dezember_2020/2020-12_Personalienboegen_scaliert.pdf

sowie *„Gefahr für Leib und Leben. Der lange Weg zu sicheren und sauberen Arbeitsbedingungen für Lokführer und Heizer“*:

https://www.bahnhof-lette.de/fileadmin/files/Monatsgeschichte_2009/Gefahr_fuer_Leib_und_Leben.pdf

©P. Dr. Daniel Hörnemann