

Zeitschrift: Schweizer Schule
Herausgeber: Christlicher Lehrer- und Erzieherverein der Schweiz
Band: 31 (1944)
Heft: 3

Artikel: Bahndienst und Nüchternheit : Kleinwandbild zur Förderung der Volksgesundheit Nr. 115
Autor: Oettli, Max
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-527961>

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: 15.05.2025

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

SCHWEIZER SCHULE

HALBMONATSSCHRIFT FÜR ERZIEHUNG UND UNTERRICHT

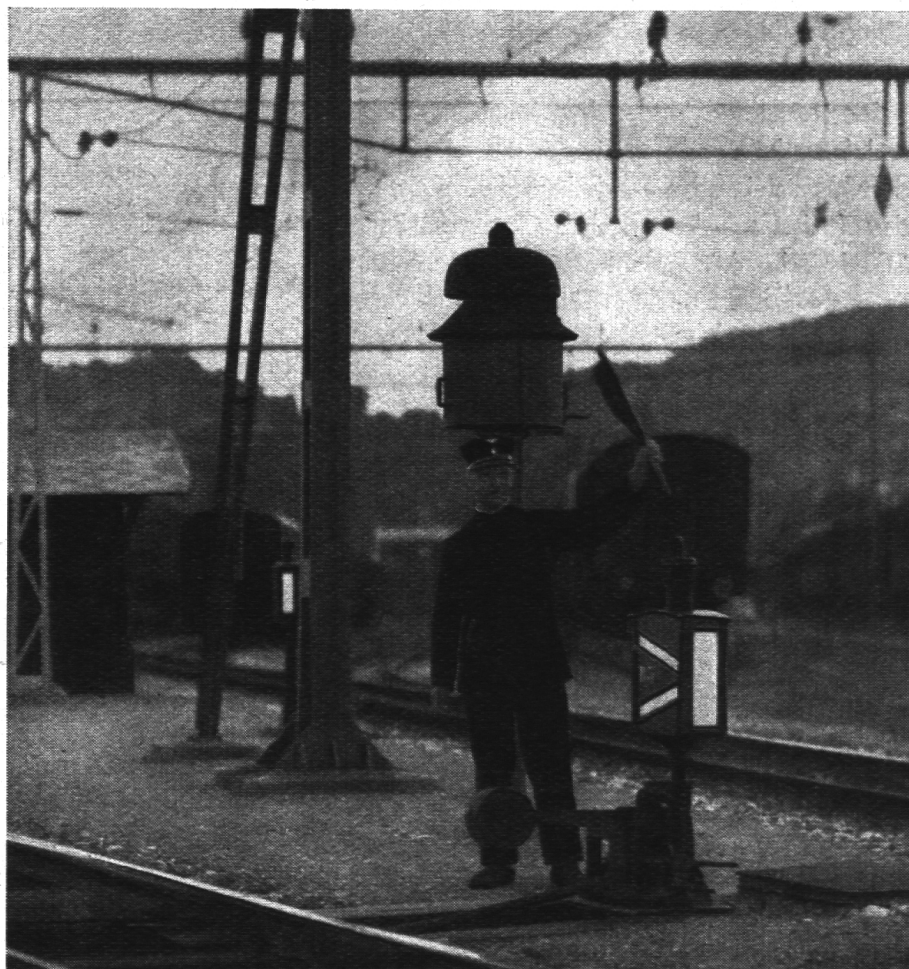
OLTEN + 1. JUNI 1944

31. JAHRGANG + Nr. 3

Bahndienst und Nüchternheit

Kleinwandbild zur Förderung der Volksgesundheit Nr. 115

Bahndienst braucht zuverlässige, nüchterne Menschen. In den Verpflegungsstätten für das S. B. B.-Personal gibt es daher keine alkoholischen Getränke.



1. Gelegenheiten zur Verwendung des Bildes.

Auf besondere Aufmerksamkeit kann gezählt werden, wenn das Bild benützt wird: bei Aussprachen über die Berufswahl, namentlich über die Anforderungen, Vorteile und Schwierigkeiten des Eisenbahndienstes, bei Gelegenheit eines Verkehrsunfalles, den die Kinder erlebt haben und bei der Besprechung von Unfallverhütung, bei Gelegenheit einer Schulreise, bei der Besprechung des Bahnhofbetriebes oder auch nur des Stellwerkes. Die

Kinder, namentlich die Buben, möchten ja überaus gerne all diese geheimnisvollen Hebel und Kurbeln und ihre Betätigung durch den Beamten verstehen.

Und wenn auch nur der Lehrer selbst sich von dem Bahnbeamten unterrichten lässt, so ist das schon ein wesentlicher Gewinn für die Lebendigkeit seines Unterrichts.

Als Begleittext kann dienen: Rosegger „Der Weichenwärter“ z. B. im Achtklass-Lesebuch des Kantons St. Gallen; ebenso

die Novelle „Der Nachtschnellzug“ von Isabella Kaiser.

2. Ein Schnellzug braust vorbei.

Jedes Radpaar drückt die Schwellen tief ins Kies. Und nach jedem Radpaar schnellen sie wieder in die Höhe, wie wenn der Schotter aus Gummi wäre. Jedes Radpaar schlägt hart auf den Anfang der nächsten Schiene. Aber Schwellen und Schienen halten aus, Stunde um Stunde, jahraus, jahrein. Die Räder zerbrechen nicht. Und fast unglaublich erscheint es, dass ihr schmaler Spurkranz genügt, um die dahertosenden schweren Wagen richtig zu führen und nicht aus dem Geleise springen zu lassen.

Die Reisenden in den Wagen lesen, plaudern, schlafen oder geniessen sorglos die schönen Bilder der vorbeiziehenden Landschaft. Sie verlassen sich darauf, dass von Rorschach bis Genf die Bahn frei ist, alle Schranken geschlossen, alle Weichen richtig gestellt, alle Signale in Tätigkeit, keine Schwelle gesprungen, keine Schiene beschädigt, von Rorschach bis Genf alle Muttern an den Schwellen straff angezogen, alle Brücken auf ihre Zuverlässigkeit geprüft, jeder Mann an seinem Platz.

Und doch

3. von vielen Gefahren sind die Züge bedroht.

Da sind Lawinen, Felsstürze, Erdbeben, Murgänge, Verschiebungen an den Geleisen infolge von Hitze und Frost, Bruch von Schienen, Schwellen, Weichen, Achsen, Radkränzen, mutwillige oder verbrecherische Anschläge und schliesslich auch die Fehler der Bahnbeamten. Wie viele können ihnen unterlaufen, wenn sie nicht oder nicht richtig ausführen, was notwendig ist! Wenn der Mann am Stellwerk eine Weiche auch nur um Sekunden zu früh umlegt, falsch oder gar nicht stellt, wenn im Verschiebedienst ein Wagen abgestossen wird, bevor die Weiche bedient ist, oder wenn ohne Mitteilung an den Vorstand Wagen auf einem Geleise abgestellt werden, wenn der Vorstand ein Geleise für die Zugseinfahrt oder Durchfahrt frei gibt, das besetzt ist, wenn er die Ankunft eines Zuges und damit „Geleise frei“ zurückmeldet, bevor der Zug wirklich eingetroffen ist, wenn er die nächste Station von der Abfahrt eines Zuges nicht unterrichtet oder Signale unrichtig einstellt, wenn der Lokomotivführer

Signale überfährt, die auf Halt stehen, oder wenn er gefährlich grosse Geschwindigkeiten zulässt, wenn der Bremser die Bremsen nicht oder zu plötzlich anzieht, so dass die Räder stehen bleiben und an langen Abfahrtsstrecken an den Radumfang geradlinige Stellen angeschliffen werden, wenn die Schrankenwärter an den Bahnübergängen die Schranken offen lassen — und so fort.

4. Die Ursachen dieses menschlichen Versagens sind sehr mannigfaltig. Es fallen in Betracht: ungenügende Befähigung, ungenügende Anweisung oder Ausbildung, mangelhafte Kenntnis der Vorschriften, Arbeitsüberhäufung, häusliche Sorgen, gesundheitliche Störungen, Unaufmerksamkeit, Nachlässigkeit, Pflichtvergessenheit, unrichtige Lebensführung, Alkoholgenuss und anderes mehr.

Von allen diesen Umständen ist Alkoholgenuss derjenige, den jeder Beamte vermeiden kann. Es lohnt sich also, von dieser Ursache der Bahngefährdung besonders zu reden.

Wie oft bei Unfällen der Alkoholgenuss im Spiele ist, kann nicht angegeben werden, weil eine Statistik darüber fehlt. Selbst wenn durch die Blutuntersuchung beim fehlbaren Beamten eine Beeinträchtigung seiner Leistungsfähigkeit durch Alkoholgenuss festgestellt ist, kann doch nur mit einer gewissen Wahrscheinlichkeit dem Trinken Schuld gegeben werden an dem Unfall. Ein Beispiel vermag daher die Tragweite des Alkoholgenusses für den Eisenbahndienst weit besser darzutun als viele Zahlen.

In Müllheim in Baden entgleiste vor dem ersten Weltkrieg ein Eilzug. Wegen des Baues einer Unterführung musste nämlich der Zug, der sonst die Station geradlinig durchfahren konnte, durch eine Weiche auf ein anderes Geleise abgelenkt werden. Diese Weiche hätte nur mit 20 km Stundengeschwindigkeit befahren werden dürfen. Der Zug überfuhr sie aber mit 107 km Geschwindigkeit. 16 Personen wurden getötet, 10 schwer und 74 leicht verletzt. Die Entschädigungsbeträge und der Materialschaden beliefen sich zusammen auf nahezu 2 Millionen Mark. Und was war die Ursache? Der Lokomotivführer hatte weder den Dampf rechtzeitig abgestellt, noch gebremst, weil er auf der Fahrt in einen Schlafzustand geriet, gegen den er vergeblich ankämpfte. Der Sachverständige erklärte vor Gericht, dass der Lokomotivführer, der weder betrunken, noch angetrunken war, diesem Schlafbedürfnis nicht habe wider-

stehen können, weil er die letzten 18 Stunden vor Antritt der Fahrt, statt zu seiner Erholung, zum Teil in Wirtschaften verbracht und zum Alkoholenuss benützt habe. Er hatte während dieser Ruhezeit im ganzen 178 Gramm Alkohol genossen, wovon 53 Gramm unmittelbar vor der Fahrt des Unglückszuges. (53 Gramm Alkohol entsprechen etwa 1½ Liter Bier).

5. Wie untersucht man den Einfluss des Alkohols auf die Leistungen?

Für die Bedeutung des Alkohols im Bahndienst sind folgende Versuche aufschlussreich:

Eine Trommel, auf der aussen ringförmig kurze Silben aufgezeichnet sind, wird hinter einen schmalen Schlitz gestellt und langsam gedreht. Die Versuchsperson hat zur Aufgabe, durch den Schlitz möglichst viele der vorbeiziehenden Silben richtig zu lesen. Den Nüchternen macht dieses Lesen keinerlei Schwierigkeit. Werden jedoch vor dem Versuch 2 bis 3 Glas Bier verabfolgt, so lässt die Versuchsperson schon nach 10 Minuten immer mehr Silben als unerkennbar aus oder liest sie falsch. Die Sicherheit, kurz dargebotene Eindrücke richtig aufzunehmen, nimmt unverkennbar ab. In andern Versuchen liess man für kurze Zeit erleuchtete Buchstaben oder farbige Streifen, ähnlich aufblitzenden Signalen, vor den Beschauer treten. Auch diese Zeichen wurden nach Alkoholfuhr zum grossen Teil ganz falsch aufgenommen. Prüfte man dagegen umgekehrt die Zeit, während der man ein Signal leuchten lassen musste, damit die Wahrnehmung zuverlässig wurde, so erwies sich diese Zeit deutlich als verlängert.

Versuche mit kleinen eisernen Kugeln, die man bald aus grösserer, bald aus kleinerer Höhe auf ein Schallbrett fallen liess, zeigten, dass auch der Gehörnerv durch den Alkohol beeinflusst und die Geräuschempfindlichkeit um das Doppelte bis Dreifache herabgesetzt wird. Umfangreiche Versuche an 100 Personen jeden Alters, Standes und Geschlechtes ergaben, dass schon der Genuss eines Viertelliters leichten Bieres oder eines Deziliters Weines nachteilig auf das Erkennungsvermögen gegenüber einem roten Signal einwirkt.

Die Wichtigkeit dieser Tatsachen im Eisenbahndienst rechtfertigt es, kurz darauf einzugehen, was

ein hervorragender ehemalig österreichischer Bahnarzt, Dr. Békés, über Farbenblindheit mitteilt. Er sagt: „Für den äussern Dienst ist besonders wichtig das normale Farbensehen. Dieses kann, auch wenn es ursprünglich gut entwickelt war, im Laufe der Zeit durch verschiedene Umstände geschwächt werden. Da aber für die Betriebssicherheit dauernde Zuverlässigkeit notwendig ist, wird das österreichische Verkehrspersonal in bestimmten Zwischenräumen einer Nachprüfung unterworfen. Namentlich das Unterscheidungsvermögen für Rot und Grün muss dabei untersucht werden. Unter allen Männern sind nämlich etwa 8 % rotgrün-blind, d. h. 8 % aller Männer empfinden Rot und Grün nicht anders als ein mehr oder weniger dunkles Gelb. Von einer grünen Laterne können sie daher unbedenklich behaupten, sie sei rot, von einer roten, sie sei grün. Dieses Leiden kann angeboren sein. Erworben wird es durch Genuss von Alkohol oder auch von Tabak. Wirken beide Gifte zusammen, dann umso ärger.“

Nicht minder interessant ist die von französischen Aerzten gemachte Beobachtung, dass auch Nachtblindheit häufig bei Trinkern auftritt. Während sich ihre Sehschärfe bei Tageslicht als normal erweist, versagt sie bei Einbruch der Dämmerung, wie auch nach einer Blendung durch plötzliches Licht. Der Grund liegt in Vitaminmangel. Bekanntlich nehmen wir einen Teil des uns nötigen Vitamins A in Form von Provitamin in Gemüsen (Spinat, Karotten, Tomaten usw.) auf. Die Umwandlung des Provitamins in das Vitamin A erfolgt in der Leber, die sich bei Trinkern häufig als mehr oder weniger geschädigt erweist; dies führt zu Vitaminmangel und damit zu Nachtblindheit.

Auch die Fähigkeit, plötzlich eintretende Ereignisse schnell und richtig zu beantworten, wurde untersucht. Farbentüchtigen Prüflingen wurden Signale vorgeführt, z. B. ein rotes und ein grünes Licht. Bei dem Signal „rot“ sollten sie so schnell wie möglich auf die Morsetaste A, beim Signal „grün“ auf die Taste B drücken. Das scheint eine einfache Anforderung zu sein. Und trotzdem haben bereits zwei Glas Bier die verlangte Leistung auf nahezu eine Stunde, drei Glas Bier auf mehrere Stunden nachteilig verändert. Bei den meisten Versuchspersonen war die Zeit zwischen Erscheinen des Signals und Druck auf die Taste erheblich verlän-

gert, dafür wurde viel heftiger auf die Taste aufgeschlagen als nötig gewesen wäre. Andere Versuchspersonen waren so aufgeregt, dass sie ein Signal zu sehen glaubten, bevor es überhaupt gegeben wurde.

Durch ähnliche Versuche ergab sich, dass auch die Aufmerksamkeit durch Alkohol herabgesetzt wird, und zwar schon durch $\frac{1}{4}$ Liter leichten Bieres. *

6. Vorbeugung.

Verkehrsbeamte, die gewohnheitsmässig, wenn auch nicht bis zur Trunkenheit, alkoholische Getränke geniessen, bedeuten eine erhöhte Gefahr für sich und andere.

Man kann daher den Bundesbahnen nicht genug dankbar sein für alles, was sie tun, um dem Alkoholgenuss unter den Verkehrsbeamten entgegenzutreten. Sie leisten dabei Vorbildliches. Auf Beschluss der Generaldirektion vom 17. Mai 1943 wurden sämtliche Speiseanstalten, die die Bundesbahnen eingerichtet haben, vollständig alkoholfrei geführt, zum Teil durch den „Volksdienst“, zum Teil durch das „Département social romand“. Es wird in diesen Speiseanstalten den Eisenbahnern ein währschaftes Essen bereitgehalten — bei leerem Magen und auf Unterernährte wirkt Alkoholgenuss besonders schädlich —, daneben aber ausschliesslich alkoholfreies Getränk. Bei Temperaturen über 25 Grad Celsius im Schatten hat das Personal des äusseren Dienstes zudem Anspruch auf zwei Rationen alkoholfreier Erfrischungsgetränke (Tee, verdünntes Obstsaftkonzentrat, etc.). Sobald das Thermometer unter —5 Grad Celsius fällt, werden unentgeltlich warme Getränke (Kaffee, Tee, oder auch heisse Suppen) abgegeben.

Wenn trotzdem ein Bundesbahner der Trunksucht verfällt — und die Gefahr, ins Trinken zu

* Eine Menge derartiger äusserst interessanter Untersuchungen sind beschrieben in dem Werke: „Der Einfluss des Alkohols auf das Nervensystem und das Seelenleben“, von Dr. med. F. Walther, Privatdozent für Psychiatrie an der Universität Bern, Basel 1943, Benno Schwabe. Zu beziehen im Alkoholgegnerverlag, Lausanne, zum Preise von Fr. 3.—.

Weitere zuverlässige Angaben über die Wirkung des Alkohols findet man in dem ausgezeichneten Büchlein von J. Odermatt, „Taschenbuch zur Alkoholfrage“, 275 Seiten. Zu beziehen beim Alkoholgegnerverlag, Lausanne, zum Preise von Fr. 1.—.

kommen, ist bei der unregelmässigen Arbeitszeit mit den vielen Pausen, in denen der Angestellte nicht nach Hause gehen kann, besonders gross — wird er nicht einfach entlassen, sondern es kommt dann die allgemeine Dienstvorschrift Nr. 10 betr. Richtlinien für die Bekämpfung des Alkoholismus zur Anwendung. Der in Frage stehende Arbeiter oder Beamte wird verwahrt, und wenn das nicht fruchtet, auf Kosten der Bahn in eine Heilanstalt eingewiesen. Sein weiteres Verbleiben im Bundesbahndienst wird dann vom Innehalten einer Verpflichtung zu vollständiger Enthaltensamkeit abhängig gemacht. Wird das Abstinenzversprechen gebrochen, so folgt Pensionierung unter bedeutender Herabsetzung oder Streichung des Pensionsanspruches. Denn dieses Nicht-Innehalten des Versprechens wird einer Dienstverletzung gleichgesetzt.

Alkoholgenuss während der Arbeitszeit ist im Bundesbahndienst verboten. Entsprechend der fortgeschrittenen öffentlichen Meinung sind andere Eisenbahnverwaltungen in dieser Hinsicht noch weiter gegangen. So ist in Norwegen den Eisenbahnern, Tramangestellten, Piloten und Matrosen durch Gesetz vom Jahre 1936 der Alkoholgenuss auch während der acht dem Dienstantritt vorausgehenden Stunden verboten. Diese Massnahme rechtfertigt sich deshalb, weil die stärkste Alkoholwirkung erst etwa $\frac{1}{2}$ bis 2 Stunden nach der Alkoholaufnahme eintritt und bei grösseren Mengen die Schädigung 24 Stunden lang nachweisbar ist.

Mit ihren Bemühungen, Trunksüchtige aus dem Dienste auszuschalten, wartet die Bundesbahnverwaltung nicht zu, bis ein Unglück geschehen ist, oder bis sie zufällig die Gefährlichkeit eines Mannes entdeckt hat. Die Inhaber besonders verantwortungsvoller Posten werden regelmässig bahnärztlich untersucht, womit auch die Gelegenheit geschaffen ist, rechtzeitig einer beginnenden Trunksucht vorzubeugen.

Das Erfreulichste an dem allen aber ist, dass nicht einseitig die Bundesbahnen muster-gültige Arbeitgeber sind, sondern die Eisenbahner auch fortschrittliche Arbeitnehmer. Der Besuch der Speiseanstalten, also die Gewöhnung an alkoholfreie Verpflegung, nimmt nämlich rasch zu.

Man kann nur hoffen, dass dieses Beispiel von oben und von unten auch Nachahmung finde.

Jeder, der eine verantwortungsvolle Arbeit zu leisten hat — und wer hätte nie verantwortungsvolle Arbeit zu leisten? — sollte sich's zur Gewohnheit machen, die alkoholfreien Getränke an die Stelle der alkoholischen zu setzen. Eine solche Gewohnheit ist nicht nur richtig, sondern auch vernünftig. Jeder hat Gewinn davon. Und wer sich in der Jugend nicht besonders Mühe gibt, die alkoholischen Getränke gut zu finden, —

einem Kinde schmecken sie ja gar nicht — vermisst sie später keineswegs. Bei Süssmost, Traubensaft, Milch und Milchkaffee kann er es kaum mehr verstehen, wieso die andern die anregende Wirkung von Wein und Bier so sehr preisen, stehen ihm doch tausend andere, wertvolle, gesunde und vor allem ungefährliche Möglichkeiten der Anregung und der Lebensfreude zur Verfügung.

Lausanne.

Dr. Max Oettli.

Nach 43 Schuljahren

Tritt jeden Tag
mit heiterem Blick
aus deiner Türe
zu den Kindern.
Lass alles, was dich quält,
zurück,
schliess zu und lass es
dich nicht hindern,
mit jungen Herzen froh zu sein.
Dann wird dein Tag
voll Sonnenschein.

R. H. sen.

Der Lehreretat notiert die Zahl meiner Jahre im st. gallischen Schuldienst auf Ende April mit 43. Eine Zahl, die sich der heute erreichbaren von 45 oder höchstens 46 schon ganz bedenklich nähert. Da kommt man unwillkürlich ins Sinnieren hinein, wie rasch die Zeit dahineilt. Und die Gedanken bleiben haften an jenen Tagen und Stunden, da meine lehramtliche Tätigkeit begann, am Rätselraten und Werweisen, wohin uns eine gütige Vorsehung für unser Lebenswerk wohl hinstellen würde.

Damals durchblättern wir Drittklass-Semi mit grossem Interesse unsern Lehreretat und strichen uns alle jene Lehrer rot oder blau an, die mit 49, 50 oder mehr Dienstjahren noch amtierten. Die durfte nach unserer Ansicht ganz wohl der Herrgott zu sich rufen, wenn sie nicht uns jüngern Lehrkräften Platz machen wollten. So wars damals schon und ist es heute noch. Aus begreiflichen Gründen wurde ab Neujahr das Amtliche Schulblatt abonniert, das uns über freierwerbende Lehrstellen auf dem laufenden halten sollte. —

So streicht Woche um Woche dahin. Da kommt schon der „Hutsonntag“ in die Nähe, vier Wochen vor dem Austritt aus dem Seminar, der längst ersehnte Tag, der nicht umsonst auf unserm Wandkalender inwendig auf dem Pultdeckel rot umrandet ist. Von diesem Moment an dürfen wir Seminaristen nämlich die blaue, hart traktierte Mütze an den Nagel hängen und den neuen Hut, den wir uns in diesen Tagen angeschafft, aufsetzen. — So ein Tag musste entsprechend gefeiert werden durch einen Umzug. Der fand jeweilen am Samstag abend vor dem Hutsonntag im Schlafsaal statt. Erst zog man mit den Mützen, möglichst schief und weit nach hinten gesetzt, im Gänsemarsch zwischen allen vier Bettreihen nach hinten und nach vorn und wieder nach hinten und nach vorn, voraus der Klassenchef mit seinem Löschrohr (das er zum Lichterlöschen benötigte) zur Erhöhung der Feier in ein weisses Leintuch gehüllt, hinter ihm blies einer mit einem Mundörgel einen Marsch, die andern hinter ihnen her, still und stumm. Dann wurde der neue Filzhut sorgfältig aus dem Kasten genommen und ebenso sorglich aufs ‚weisheitsschwere‘ Haupt gesetzt. Es wiederholte sich der Zug um alle Bettstätten wie vorher. Dann ging man still zur Ruhe. So hatten wir von den obern Klassen gelernt, der alte Brauch wurde sorgsam gehütet und den staunenden untern zwei Klassen weiter gegeben. Das war wie die Volljährigkeitserklärung der Jungbürger in irgend einer Nation. Ob sich dieser alte Brauch bis heute erhalten hat oder ob er sich verlor, als die Dritt- und Viertklässler ihre Zweierzimmer bezogen, entzieht sich meiner Kenntnis.