

Wir empfehlen Ihnen, auf einem Blatt jeweils zwei Seiten dieses Artikels nebeneinander auszudrucken.

We recommend that you print two pages of this article side by side on one sheet.

Die technisierten Körper der Erdarbeiter um 1900

Eike-Christian Heine

English abstract: The human body was the motor, which drove the construction of the infrastructures of European modernity. The article focuses on the bodies of earth workers and analyses (1) how they powered the work processes by which cuttings and embankments were built, (2) how they formed the centre of work culture, and (3) how they were “fuelled” with alcohol, which stabilised the power relations on the building site, both by disciplining the workers and offering them brief escapes from a heteronomous situation. Closely reading two autobiographies, I argue that the conditions for these unskilled migrant workers continued to be largely pre-modern. Their bodies remained unchanged to the new scientific and popular representations and technologies of the body that developed around 1900 (e.g. rationalisation, bureaucratisation). The formative processes of modernisation produced representations and uses of the body, which remained impervious to change. The article is a reminder to challenge affirmative rhetoric of modernisation and innovation by analysing remains as a necessary and productive part of historical change.

I. Einleitung: Vormoderne Körper im Zentrum von Kultur und Technik der Erdarbeit

In diesem Aufsatz werden der Einsatz von Arbeiterkörpern im Produktionsprozess der Erdarbeit auf Infrastrukturbauten im 19. und frühen 20. Jahrhundert sowie Bedeutungszuschreibungen an diese Körper in Großbritannien und Deutschland untersucht. Die schaufelnden Erdarbeiter standen nicht nur in der öffentlichen Wertschätzung und Bezahlung noch einmal unter jenen Handwerkern, die zwischen den Baustellen der europäischen Verkehrsinfrastruktur wanderten. Vor allem unterschieden sich diese „ungelernten“ Wanderarbeiter von den Arbeitern auf städtischen Baustellen, Fabriken und Betrieben, weil sie nicht gewerkschaftlich organisiert waren. Zudem wurden ihre Körper vorerst kein Teil der Geschichte der Industriegesellschaft in dem Sinne, wie ihn Philip Sarasin und Jan Tanner skizziert haben: Ihre von der schweren Arbeit gezeichneten Körper wurden zunächst nicht Gegenstand „der systematischen, wissenschaftlichen und zugleich praxisorientierten Erfor-

schung der Leib und Leben bedrohenden Gefahren des Industrialisierungsprozesses“¹.

Für diese Geschichte markiert in Deutschland der Nationalsozialismus einen Umbruchsmoment. In diese Zeit fällt die erste arbeitsmedizinische Studie über typische Verletzungen in der Erdarbeit.² Neben solchen wissenschaftlichen Repräsentationen schaufelnder Körper produzierte die nationalsozialistische Propaganda neue sakralisierende Darstellungen der Körper von Erdarbeitern.³ Hier zeigt sich, dass, wie Herbert Mehrrens notiert, die nationalsozialistische Gegenmoderne nicht minder modern als die wissenschaftliche Avantgarde oder das „liberale Marktmodell der Moderne“ war.⁴

Die hier vorgenommene Analyse „vormoderner“ Körpertechniken und Körperwahrnehmungen wandernder Erdarbeiter, bevor sie vom „reaktionären Modernismus“⁵ oder anderen Bewegungen der Moderne sichtbar gemacht wurden, ist aus mindestens drei Gründen relevant. Erstens waren im Jahr 1875 allein im Deutschen Reich mehr als 500.000 Männer im Infrastrukturbau beschäftigt. Obwohl das mehr als in der Montanindustrie waren, ist die Forschungslage zu diesen Tiefbauarbeitern weiterhin übersichtlich.⁶ In Großbritannien gehen Schätzungen von rund 200.000 Erdarbeitern in den Boomjahren des Eisenbahnbaus Mitte des

- 1 Philip Sarasin; Jakob Tanner: Einleitung, in: ebd. (Hg.): Physiologie und industrielle Gesellschaft. Studien zur Verwissenschaftlichung des Körpers im 19. und 20. Jahrhundert, Frankfurt a.M. 1998, 12-43, hier 13.
- 2 Alex Koepchen; Theodor Bauer: Die Schipperkrankheit in medizinischen und arbeitstechnischen Untersuchungen nebst Vorschlägen zu ihrer Verhütung, Leipzig 1936.
- 3 Zur NS-Bildsprache vgl. exemplarisch Erna Lendvai-Dircksen: Reichsautobahn. Mensch und Werk, Bayreuth ²1942; zur Körpergeschichte des NS vgl. Paula Diehl: Körper im Nationalsozialismus. Bilder und Praxen, München 2006; zur „Sakralisierung“ von Arbeit im NS vgl. Kiran Klaus Patel: Arbeit im Dienst des Ganzen. Nationalsozialismus und New Deal im Vergleich, In: Jörn Leonhard; Willibald Steinmetz (Hg.): Semantiken von Arbeit. Diachrone und vergleichende Perspektiven, Köln u.a. 2016, 289-308.
- 4 Herbert Mehrrens: Symbolische Imperative. Zu Natur und Beherrschungsprogramm der wissenschaftlichen Moderne, In: Wolfgang Zapf (Hg.): Die Modernisierung moderner Gesellschaften. Verhandlungen des 25. Deutschen Soziologentages in Frankfurt a.M. 1990, Frankfurt a.M. u.a. 1991, 604-616, hier 605 u. 612. Zu den unterschiedlichen Konzeptionen von Moderne in der Geschichtswissenschaft vgl. ebd.: Technik und Industrie in den Zeiten der Modernen, In: Sabine Beneke; Hans Ottomeyer (Hg.): Die zweite Schöpfung: Bilder der industriellen Welt vom 18. Jahrhundert bis in die Gegenwart, Wolfratshausen 2002, 28-33; Christof Dipper: Moderne. Version: 1.0, In: Docupedia-Zeitgeschichte, 25.08.2010, http://docupedia.de/zg/dipper_moderne_v1_de_2010 (20. Juli 2017).
- 5 Jeffrey Herf: Reactionary Modernism. Technology, Culture, and Politics in Weimar and the Third Reich, Cambridge u.a. 1984.
- 6 Jürgen Kocka: Arbeitsverhältnisse und Arbeiterexistenzen. Grundlagen der Klassenbildung im 19. Jahrhundert, Bonn u.a. 1990, 361.

19. Jahrhunderts aus.⁷ Zweitens hat die Auseinandersetzung mit Infrastrukturen in den vergangenen Jahren einen Aufschwung erlebt. Untersucht werden verschiedene Dimensionen, etwa politisch-symbolische Fragen, Planungseuphorie und -kritik, Fragen von globalen Machtgefällen in einer (post)kolonialen Welt und umwelthistorischen Folgen.⁸ Während es für die Architekturgeschichte vermehrt Arbeiten zur technik- oder sozialgeschichtlichen Dimension von Baustellen gibt, spielen die Fragen *Wie* gebaut wurde und die Frage Brechts, *Wer* das siebentorige Theben errichtet hat, für Infrastrukturen bislang jedoch eine untergeordnete Rolle.⁹

Drittens haben wir es bei den Körpern der Erdarbeiter mit einem scheinbar widersprüchlichen Phänomen der Zeit um 1900 zu tun. Die modernsten Infrastrukturen wurden von der Körperkraft einer zahlenmäßig sehr großen Gruppe von Wanderarbeitern errichtet, deren Körper in ein Produktionssystem eingebunden waren, dessen Grundzüge vormodern waren. An anderer Stelle habe ich gemeinsam mit Christoph Rauhut dafür argumentiert, dass solche „Gleichzeitigkeiten des Ungleichzeitigen“ bis heute typisch für Baustellen von Infrastruktur und Architektur sind.¹⁰ Dabei geht es nicht darum zu widerlegen, dass die vielfältigen Prozesse der Modernisierung in vielerlei Hinsicht formativ waren und sind. Viel eher gilt es im Sinne von David Edgertons Diagnose eines *Shock of the Old* herauszuarbeiten, dass alte Techniken in der Regel durch Innovationen nicht abgelöst werden, sondern neben dem Neuen weiterexistieren.¹¹ Für die Körpergeschichte heißt das etwa, nach der Persistenz von Körperbildern und Körperpraktiken zu schauen, die von den wirkmächtigen Veränderungen von Fordismus und Postfordismus¹² oder der Medizin des 19. Jahrhunderts¹³ unberührt blieben.

7 Pauline Gregg: *A Social and Economic History of Britain, 1760-1965*, London u.a. 1965, 103.

8 Vgl. einleitend etwa Thomas Zeller: *Aiming for Control, Haunted by Its Failure. Towards an Envirotechnical Understanding of Infrastructures*, In: *Global Environment* 10 (2017), 202-228; Dirk van Laak: *Infra-Strukturgeschichte*, In: *Geschichte Und Gesellschaft* 27 (2001), 367-393.

9 Vgl. zur Baugeschichte von Architektur Christoph Rauhut: *Die Praxis der Baustelle um 1900. Das Zürcher Stadthaus*, Zürich 2017; zu Infrastrukturen vgl. Mike Chrimes (Hg.): *The Civil Engineering of Canals and Railways before 1850*, Aldershot u.a. 1998; Matthew Parker: *Panama Fever. The Epic Story of the Greatest Human Achievement. The Building of the Panama Canal*, London 2007; Nathalie Montel: *le chantier du canal de Suez (1859-1869)*, Paris 1995.

10 Eike-Christian Heine; Christoph Rauhut (Hg.): *Producing Non-Simultaneity. Construction Sites as Places of Progressiveness and Continuity*, London u.a. 2018.

11 David Edgerton: *The Shock of the Old. Technology and Global History since 1900*, London 2006.

12 Vgl. etwa Peter-Paul Bänziger; Mischa Suter (Hg.): *Histories of Productivity. Genealogical Perspectives on the Body and Modern Economy*, London u.a. 2017; Peter-Paul

Die vor diesem Hintergrund vorgenommene Zuspitzung auf die Funktion der Körper im Produktionsprozess und auf die körperbezogene Selbstwahrnehmung von Erdarbeitern baut auf den Forschungsergebnissen einer älteren Sozialgeschichte auf. Studien der 1960er und 70er Jahre stellten die Frage, ob und wann Erdarbeiter ein Klassenbewusstsein zu entwickeln begannen.¹⁴ 1972 erschien Wilhelm Wortmanns Studie über *Eisenbahnbauarbeiter im Vormärz*, die die Lebens- und Arbeitsbedingungen beim Bau der Köln-Mindener Eisenbahn untersucht. In der Epoche des Pauperismus begann sich eine spezialisierte Gruppe der Wanderarbeiter erst langsam herauszubilden, weil die lokalen Eliten dafür sorgten, dass zunächst „ihre“ Armen in Lohn und Brot kamen.¹⁵ Nach 1850 begannen Wanderarbeiter, die oft über die innereuropäische Grenzen hinweg nach Beschäftigung suchten, einen Großteil der Arbeitskräfte im Infrastrukturbau zu stellen.¹⁶ Für das frühe 20. Jahrhundert zeigt Stefan Schubert, dass polnische Bauarbeiter große Kontingente auf den Baustellen des Mittellandkanals stellten. Angesichts des „Leutenangels“ suchten deutsche Arbeiter ihr Auskommen lieber in der Industrie. Von der bürgerlichen und konservativen Öffentlichkeit feindlich beäugt in Baracken untergebracht, wurde die Kontrolle der polnischen Arbeiter mit Beginn des Ersten Weltkrieges nahtlos in ein System von Gefangenenlagern überführt.¹⁷ Auch international gibt es eine Reihe von Studien, die sich dem Themengebiet mit sozialhistorischen Fragen nä-

Bänziger: Fordistische Körper in der Geschichte des 20. Jahrhunderts – eine Skizze, In: *Body Politics* 1 (2013), 11-40.

- 13 Vgl. Sarasin, Tanner, *Physiologie* (wie Anm. 1); Philipp Sarasin: *Reizbare Maschinen, Eine Geschichte des Körpers 1765-1914*, Frankfurt a.M. 2001; Barbara Duden: *Geschichte unter der Haut. Ein Eisenacher Arzt und seine Patientinnen um 1730*, Stuttgart 1991.
- 14 Vgl. Karl Obermann: *Zur Rolle der Eisenbahnarbeiter im Prozess der Formierung der Arbeiterklasse in Deutschland*, In: *Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte* 11 (1970), 129-144; Eberhard Wolfgram; Gerhard Puchta; Peter Beyer: *Die sozialökonomischen Kämpfe der Eisenbahnbauarbeiter in Sachsen 1844-1848*, In: Karl Obermann; Herwig Förder (Hg.): *Aus der Frühgeschichte der deutschen Arbeiterbewegung*, Berlin 1964, 65-101; Dietrich Eichholz: *Bewegungen unter den preussischen Eisenbahnbauarbeitern im Vormärz*, In: *Beiträge zur deutschen Wirtschafts- und Sozialgeschichte des 18. und 19. Jahrhunderts* 10 (1962), 251-287.
- 15 Wilhelm Wortmann: *Eisenbahnbauarbeiter im Vormärz. Sozialgeschichtliche Untersuchungen der Bauarbeiter der Köln-Mindener Eisenbahn in Minden-Ravensberg. 1844-1847*, Köln u.a. 1972.
- 16 Vgl. Michael Köster-Krafts Studie der Öffnung des deutschen Arbeitsmarkts für Ausländer: *Großbaustelle und Arbeitswanderung. Niederländer beim Bau des Dortmund-Ems-Kanals 1892-1900*, Osnabrück 2000.
- 17 Stefan Schubert: *Saisonarbeit am Kanal. Rekrutierung, Arbeits- und Lebensverhältnisse ausländischer Arbeitskräfte beim Bau des Mittellandkanals im Osnabrücker Land 1910-1916*, Frankfurt a. M. 2005.

hern.¹⁸ Für Großbritannien sind die Darstellungen von Terry Coleman und David Brooks zu erwähnen, wobei irische Arbeitsmigranten hier eine Sonderrolle spielen.¹⁹ Für Eisenbahnarbeiter in der Schweiz ist die sozial- und technikhistorische Studie von Heinz Frey und Ernst Glätti hervorzuheben.²⁰ Arbeiten zu konkreten Infrastrukturprojekten haben zudem oft Abschnitte zur Bauphase.²¹ Will man diese sozialhistorische Forschung zu Erdarbeitern für das lange 19. Jahrhundert zusammenfassen, so lautet der Tenor: prekäre Arbeitsmigration, ausgesprochen harte und gefährliche Arbeitsbedingungen, problematische Unterbringung, schwierige soziale Lage, vereinzelte, unzureichende, patriarchalisch orientierte sozialpolitische Maßnahmen.

Grundsätzlich gilt, dass die Erdarbeiter als ungelernte Wanderarbeiter eine marginalisierte Gruppe innerhalb der Arbeiterschaft waren, was – wie Carlo Ginzburg bemerkt – ihre Geschichte ausgesprochen schwer erforschbar macht.²² Quantitative sozialhistorische Ergebnisse sind nicht zu erbringen, da es an der Quellengrundlage fehlt. So sind Fragen nach der konfessionellen, nationalen oder regionalen Herkunft von Arbeitern nur punktuell zu beantworten. Doch die Geschichte der Arbeit ist nicht tot, wie zuletzt Kim Christian Priemel gezeigt hat. Sie bedient sich heute der gesamten Breite des kulturhistorischen Methodenpluralismus, was zu einem Verlust an Kohärenz geführt hat.²³ In diesen Forschungsfeldern verspricht ein körperhistorischer Zugang zu technischen

18 Zu den USA und Kanada vgl. Peter Way: *Common Labour. Workers and the Digging of North American Canals, 1780-1860*, Cambridge u.a. 1993; zu Dänemark vgl. Charles Haugbøll: *Børster. De omrejsende jernbane- og jordarbejderes liv og arbejde belyst gennem breve og samtaler*, Kopenhagen 1955; zu Schweden im 19. Jahrhundert vgl. Lars Ericson: *Svenska knektar, indelta soldater, tyttare och båtsman i krig och fred*, Lund 1995; zum 20. Jahrhundert vgl. Runo Nilsson: *Arbeite, familjemønster och levnadsförhållanden för järnvägsarbetare på banbyggena i Jämtland – Härjedalen 1912-1928*, Stockholm 1982.

19 Terry Coleman: *The Railway Navvies. A History of the Men Who Made the Railways*, London 2000; David Brooke: *The Railway Navy*, Newton Abbot u.a. 1983; Ultan Cowley: *The Men who built Britain. A History of the Irish Navy*, Dublin 2001.

20 Heinz Frey; Ernst Glätti: *schaufeln, sprengen, karren. Arbeits- und Lebensbedingungen der Eisenbahnbauarbeiter in der Schweiz um die Mitte des 19. Jahrhunderts*, Zürich 1987.

21 Vgl. exemplarisch: Ludwig Brake: *Die ersten Eisenbahnen in Hessen, Eisenbahnpolitik und Eisenbahnbau in Frankfurt, Hessen-Darmstadt, Kurhessen und Nassau bis 1866*, Wiesbaden 1991, 206ff. Zur Frühen Neuzeit etwa: Corinna Heim: *Lebens- und Arbeitsverhältnisse von Kanalarbeitern in Schleswig-Holstein im 18. Jahrhundert*, Magisterarbeit Universität Kiel 1991.

22 Carlo Ginzburg: *Der Käse und die Würmer. Die Welt eine Müllers um 1600*, Berlin 1990, 9f.

23 Kim Christian Priemel: *Heaps of Work. The Ways of Labour History*. Forschungsbericht, In: <http://www.hsozkult.de/hsk/forum/2014-01-001> (30. Juni 2017).

Produktionsprozessen einen gewinnversprechenden Zugriff, liegt doch der arbeitende Körper auf einer Schnittstelle zwischen Individuum und Gesellschaft. Zwar sind Körper immer auch Gegenstand einer vordiskursiven Natur, aber „wie diese natürliche Seite des Körpers wahrgenommen, bewertet und gelebt wird“, unterscheidet sich „je nach Epoche, Kultur und Gesellschaft“, bemerkt Robert Gugutzer.²⁴ Die Körper sind zugleich Produzenten einer spezifischen Art des Bauens, wie auch Produkt dieser Kulturen des Bauens. Die Körper der Erdarbeiter waren im Sinne Herbert Mehrtens „technisiert“, also „zugerichtet auf die Erfüllung vorher bestimmter Funktionen“, die sie „kontrolliert, wiederholbar und effektiv“ auf einen Zweck hin – in erster Linie die Herstellung von Einschnitten und Dämmen durch Muskelkraft – auszufüllen hatten.²⁵

Die Technikgeschichte hat in den vergangenen Jahrzehnten die Fragestellungen der Kulturgeschichte mitentwickelt und sich dabei der historischen Produktion von Körpern zugewendet.²⁶ An Schnittstelle von Produktions- und Körpergeschichte untersucht etwa Sonja Petersen in Anlehnung an Michael Polanyi das „körpergebundene Erfahrungswissen“, das als handwerkliche Fertigkeiten auch während der Etablierung des Fabriksystems wichtig blieb; Karsten Uhl erforscht die „Humanisierung“ von Fabrikarbeit in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts sowie durch die Automatisierungstechnik in der zweiten Hälfte des Jahrhunderts hervorgerufenen Wandel.²⁷ Die insgesamt zögerliche Thematisierung körperhistorischer Perspektiven in der Technikgeschichte überrascht, ist es doch gerade eine der Stärken dieser historischen Disziplin, die diskursive Ebene von Geschichte mit ihren zeitgenössischen materiellen Kulturen zusammenzubringen. Hier setzt die vorliegende Studie

24 Robert Gugutzer: *Soziologie des Körpers*, Bielefeld⁵ 2015, 8.

25 Herbert Mehrtens: *Kontrolltechnik Normalisierung. Einführende Überlegung*, In: Werner Sohn; Herbert Mehrtens (Hg.): *Normalität und Abweichung. Studien zur Theorie und Geschichte der Normalisierungsgesellschaft*, Opladen u.a. 1999, 45-64, 53.

26 Vgl. einführend Martina Heßler: *Kulturgeschichte der Technik*, Frankfurt a.M. 2012. Sie setzt sich mit den vielfältigen in der Technikgeschichte rezipierten körperhistorischen Zugängen auseinander, etwa Donna Haraway (34), Michel Foucault (46), dem „Eigensinn“ von Körpern und Akteuren im Angesichts von Disziplinierungstechniken (56), sich wandelnde Körperpraktiken und Körperbilder als Folge neuer Mobilitätstechniken (112f.) u.v.m.

27 Michael Polanyi: *Implizites Wissen*, Frankfurt a.M. 1985; Sonja Petersen: *Vom „Schwachstarkastenkasten“ und seinen Fabrikanten. Wissensräume im Klavierbau 1830 bis 1930*, Münster u.a. 2011; Karsten Uhl: *Humane Rationalisierung? Die Raumordnung der Fabrik im fordistischen Jahrhundert*, Bielefeld 2014; Lars Bluma; Karsten Uhl (Hg.) *Kontrollierte Arbeit - disziplinierte Körper? Zur Sozial- und Kulturgeschichte der Industriearbeit im 19. und 20. Jahrhundert*, Bielefeld 2012; vgl. auch Martina Heßler: *Themenheft. Herausforderungen der Automatisierung*, In: *Technikgeschichte* 82 (2015) 2.

an, indem mit einem Zugriff auf historische Körper sozial- und technik-historische Dimensionen des Produktionsregimes der Erdarbeit im Infrastrukturbau in der Moderne untersucht werden.

Anfang des 19. Jahrhunderts waren es Bauingenieure, die Wissen über den praktischen Einsatz von Körpern verschriftlichen. Exemplarisch soll hier Ludwig Friedrich Wolframs *Vollständiges Lehrbuch der gesamten Baukunst* aus dem Jahr 1837 stehen, in dessen zweiten Band die *Lehre von den Erd-Bauarbeiten* behandelt wird. Wolfram unterscheidet verschiedene Arten von Erdarbeit, „oft von sehr bedeutendem Umfange, womit es der Strassen-, Wasser-, Festungsbau etc. oft ausschließlich, der Landbau fast immer (mehr oder weniger) zu thun hat“²⁸. Er beschreibt Werkzeuge wie Brechstangen, Hacken, Schaufeln, Schubkarren oder Erdtransportwagen. Die Arbeiter werden als Teile verschiedener Arbeitsprozesse dargestellt, die diese Werkzeuge anwenden. Zum Schaufeln bemerkte er: „Das Werfen nach der Hand (nach hinten, hinter sich, durch Anziehen des Armes nach hinten) ermüdet weniger, als (umgekehrt) der Wurf vor sich, oder die Leistung wird im ersten Falle bei gleicher Anstrengung grösser.“ Diese Art des Schaufelns, „wenn die Arbeiter nicht zu sehr ermüden sollen“, würde den Boden rund drei Meter fortbewegen. Aus diesen Zahlen leitete er unter Berücksichtigung der Forschungsliteratur ab, dass sich der Einsatz von Schubkarren dann zu lohnen beginne, wenn Erde weiter als sechs Meter oder zwei Schaufelwürfe bewegt werden müsse.²⁹

Die Anordnung der Körper zu einem funktionalen Prozess war es, auf was Wolfram als Bauingenieur abzielte. Im Zentrum stand die Arbeitsleistung, die Körper bei der Benutzung der von ihm beschriebenen Werkzeuge erbringen. Diese Leistung war abhängig von den Boden- oder den Wetterverhältnissen. Die im Handbuch aufbereiteten Zahlen dienten dazu, den Zeit-, Personal- und Kostenbedarf einer Baustelle zu bestimmen. Zudem interessierte sich Wolfram für den Vergleich menschlicher Arbeitsleistung mit der von Tieren.³⁰ Das *Lehrbuch* gab Ingenieuren Kennzahlen an die Hand, mit denen sie Erdarbeiten planen und kalkulieren konnten. Diese Wissensbestände waren die Verschriftlichung der praktischen Erfahrungen auf den Baustellen und nicht das Ergebnis wissenschaftlicher Beobachtungsreihen und von Laborversuchen wie jene der Arbeitswissenschaften um 1900. Vor allem war Wolframs Wissen über Arbeiterkörper nicht mit den von Anson Rabinbach

28 Ludwig Friedrich Wolfram: *Vollständiges Lehrbuch der gesamten Baukunst*. Bd. 2: *Lehre von den Erd-Bauarbeiten*. Abth. 1: *Lehre von den Erd-Bauarbeiten im allgemeinen und vom Gründen der Gebäude ins Besondere*, Stuttgart 1837, 1.

29 Ebd., 22.

30 Ebd., 24-36.

untersuchten utopischen Erwartungen an die sozialen Segnungen einer rationalen Leistungsbestimmung verknüpft;³¹ sie waren auch nicht Teil des von Mark Seltzer diagnostizierten „body-machine complex“, der in den Jahrzehnten um 1900 mit Statistik und Fließband die Repräsentation und Produktion von Körpern modernisierte.³²

Wie das medizinische Wissen um die Schipperkrankheit ist das rund 100 Jahre zuvor von Wolfram formulierte Körperwissen eines der Außenansicht. Die Selbstwahrnehmungen der Arbeiter, die Beschreibungen von Arbeit und ihren Folgen aus der „Innenansicht“ (damit sind nicht jene medizinischen Techniken wie die Röntgenbilder gemeint, die, wie Tim Armstrong bemerkt, es den Ärzten um 1900 anders als jenen um 1800 erlaubten, in die lebenden Körper hinein zu blicken)³³, produzieren gänzlich andere Repräsentationen. Auf der Basis zweier Lebenserinnerungen wird hier die Frage nach den Körperwahrnehmungen der Erdarbeiter auf den Baustellen der Infrastruktur gestellt, bevor arbeitsmedizinisches Wissen sich dieser Körper annahm. Dabei geht es einerseits um eine Rekonstruktion der Körpertechniken: Wie wurden die Körper im Produktionsregime des Tiefbaus eingesetzt und zugerichtet? Andererseits geht es um die Deutungen durch die Arbeiter selbst: Wie deuteten sie ihre eigenen Körper?

„A blind fate, a vast merciless mechanism, cut and shaped the fabric of our existence.“³⁴ So beschrieb ein Erdarbeiter die Technisierung des eigenen Körpers als eine vor allem heteronome Situation.³⁵ In drei Schritten werde ich den Spuren nachgehen, welche zu den technisierten Körpern der Erdarbeiter im Mittelpunkt eines Produktionsregimes und einer Arbeiterkultur führen. Im ersten Abschnitt analysiere ich die zentrale Rolle von Muskelkraft in den in Akkordarbeit organisierten Arbeitsschritten beim Tiefbau. Im zweiten Abschnitt wird die Inszenierung der Körper als stark und geschickt durch die Arbeiter selbst untersucht. Der letzte Abschnitt rückt die ambivalente und auf die Arbeiterkörper gerichtete Funktion von Alkohol in den Fokus. Indem Branntwein auf Kredit ausgeschenkt die Arbeiter an die Baustelle fesselte, und indem Rausch den Arbeitern kurze Fluchten aus dem monotonen Alltag ermöglichte, stabilisierte Alkohol das Produktionsregime der Erdarbeit. „Eigensinn“ oder „Agency“ ist bei aller Aufsässigkeit der Erdarbeiter letzt-

31 Anson Rabinbach: *The Human Motor. Energy, Fatigue, and the Origins of Modernity*, Berkeley u.a. 1990.

32 Mark Seltzer: *Bodies and Machines*, New York u.a. 1992.

33 Tim Armstrong: *Modernism, Technology and the Body*, Cambridge u.a. 1998, 2.

34 Patrick MacGill: *Children of the Dead End. The Autobiography of a Navy*, London 1914 (Erstausgabe 1913), 227.

35 Vgl. Tilo Amhoff; Henrik Hilbig; Gernot Weckherlin (Hg.): *Produktionsbedingungen der Architektur. Zwischen Autonomie und Heteronomie*, Dresden 2017.

lich kaum zu diagnostizieren,³⁶ auch ihre Alltagsfluchten in Alkohol und Boxkampf festigten die Herrschaftsverhältnisse auf der Baustelle. Im Alkoholkonsum werden auch die extreme Gefährdung der Gesundheit und die systematische Abnutzung der Körperkraft erkennbar. Parallel zur Leib und Leben gefährdenden Arbeit war die Kultur der Erdarbeiter – durchaus vergleichbar zu jener, die Lars Bluma bei Bergmännern untersucht – „durch eine männlichkeits- und produktionsorientierte Risikokultur gekennzeichnet.“³⁷

II. Lösen, Schaufeln, Karren: Körper im Produktionsregime der Erdarbeit

“In the following pages I have endeavoured to tell of the navy; the life he leads, the dangers he dares, and the death he often dies. Most of my story is autobiographical. ... While asking a little allowance for the pen of the novelist it must be said that nearly all the incident of the book have come under the observation of the writer”.³⁸ So leitet Patrick MacGill (1889-1963) die Erinnerungen an seine Erlebnisse als Wanderarbeiter in Großbritannien Anfang des 20. Jahrhunderts ein. MacGill stammte aus dem irischen Donegal. Als Teenager übernahm er Aushilfsarbeiten in der Landwirtschaft. Seine Reisen führten ihn nach England und Schottland. Vor dem Krieg war MacGill einer jener Iren, die seit Mitte des 19. Jahrhunderts durch schwere ländliche Armut gezwungen waren, ihre Arbeitskraft auf jedem erfolgversprechenden Markt zu verkaufen und dabei zwischen Regionen, saisonalen Ernten und gelegentlichen Beschäftigungen vagabundierten.³⁹ Seine robuste körperliche Verfassung erlaubte es ihm, im Alter von etwa 18 Jahren seine erste Anstellung als Erdarbeiter anzutreten. MacGill und seine Kollegen wurden „Navvies“ genannt. Das Wort stammt aus der Zeit der britischen „Canal Mania“ des

36 Eike-Christian Heine: Die aufsässigen Elemente. Herausforderungen, Technik und Arbeiter beim Bau des Nord-Ostsee-Kanals. In: Technikgeschichte 81 (2014), 305-334; Alf Lüdke: Eigen-Sinn. Fabrikalltag, Arbeitererfahrungen und Politik vom Kaiserreich bis zum Faschismus, Hamburg 1993; zum Begriff der Agency vgl. einführend: Thomas Welskopp: Die Dualität von Struktur und Handeln. Anthony Giddens' Strukturierungstheorie als „praxeologischer“ Ansatz in der Geschichtswissenschaft, In: Andreas Suter; Manfred Hettling (Hg.): Struktur und Ereignis, Göttingen 2001, 99-119, hier 102f.

37 Lars Bluma: Der Körper des Bergmanns in der Industrialisierung. Biopolitik im Ruhrkohlenbergbau 1890-1980, In: Bluma, Uhl, Kontrollierte Arbeit (wie Anm. 27), 35-72, hier 36.

38 MacGill, Children (wie Anm. 34), Foreword Jan. 1914.

39 Donald M. MacRaild; David E. Martin: Labour in British Society, 1830-1914, Basingstokes u.a. 2000, 76ff.

18. Jahrhunderts und ist die Kurzform von „Inland Navigator“. Bezeichnet wurden damit jene Erdarbeiter, die von Baustelle zu Baustelle wanderten und körperlich anstrengende Arbeiten ausführten. Trotz des rauen Alltags veröffentlichte MacGill 1912 erstmals Gedichte.⁴⁰ Etwa zur gleichen Zeit erschienen Artikel von ihm in sozialistischen Zeitungen. MacGill tauschte die körperliche Arbeit gegen ein Leben als Journalist.

Carl Fischer (1841-1906) berichtet, wie er als Bäcker Geselle in den 1860er Jahren aus bitterer Not zur Erdarbeit kam, bevor er nach rund einem Jahrzehnt mit Hacke, Schaufel und Schubkarre schließlich Fabrikarbeiter wurde.⁴¹ Seine Autobiographie – neben MacGills Lebenserinnerungen die zweite zentrale Quelle des vorliegenden Aufsatzes – ist in zwei Bänden in einer Reihe des sozialpolitisch engagierten evangelischen Geistlichen Paul Göhre veröffentlicht. Göhre erzählt in der Einleitung des 1903 erschienen ersten Bandes, dass Fischer seinen Text als Halbinvalide und bei entfernten Verwandten lebend im Laufe von zwei Jahren verfasst habe, „ohne Anregung von außen, aus eigenem Drang und Wunsch.“⁴² Göhre notiert, dass „das Bild einer der niedrigsten Schichten der modernen Arbeiterklasse“ bereits um 1900 ein „schon vergangenes Bild“ sei. Denn waren in den 1860er und 70er Jahre vor allem Deutsche auf deutschen Baustellen beschäftigt gewesen, seien es nun „in Majorität Italiener, Tschechen, Polen“. „Aber damals wie heute“ so fasst Göhre zusammen, sei es weiterhin

ein Leben halb Handwerksburschentum halb Manöverexistenz...; ohne Seßhaftigkeit, ohne Heim, ohne irgend welchen eignen Besitz, fast ohne jede Verbindung mit der übrigen Bevölkerung, erst recht ohne jede Beziehung zu den allgemeinen und öffentlichen Vorgängen in der Welt; ein Leben mit der Natur, in ihrem Schmutz und in ihrer Schönheit, in ihren Unbilden und ihrer Sonnenlust. Ein Leben des Zufalls, der Gedankenlosigkeit, riesiger körperlicher Anstrengung, vielfacher Ausbeutung durch Quartierwirt und Unternehmertum; darum ein Leben aus der Hand in den Mund, voller Demoralisierung, Herdendasein.⁴³

Göhre betont, nur knappe sprachliche Korrekturen an Fischers Text vorgenommen zu haben⁴⁴ und tatsächlich ist dieser einfach und redundant, aber gerade deshalb ergreifend. Sich an seine Wanderungen erinnernd, berichtet er ausführlich vom „Fechten“, also dem Sammeln von

40 Patrick MacGill: *Songs of the Dead End*, London 1913.

41 Carl Fischer: *Denkwürdigkeiten und Erinnerungen eines Arbeiters*, Bd. 1, Hrsg. und mit einem Geleitwort vers. von Paul Göhre, Leipzig 1903.

42 Paul Göhre, Vorwort, in: Fischer, *Denkwürdigkeiten* (ebd.), IV-XII, hier XI.

43 Ebd., VIII f.

44 Ebd., VIII.

Almosen, dem körperlichen Leid, das Wind, Wetter und Hunger bereiten und von der verletzenden Missachtung durch Obrigkeiten.⁴⁵

Frank Westhoeff hat es unternommen, die Rezeptionsgeschichte von Fischers Autobiographie zu untersuchen, die in den 1970er Jahren einen letzten Höhepunkt erreichte, und auch den Text literaturwissenschaftlich ernst zu nehmen. Dabei wird deutlich, dass Fischer vielleicht kein ambitionierter Literat war, aber in dem Buch selbstverständlich auch nicht die natürliche Sprache der arbeitenden Unterschicht sichtbar wird.⁴⁶ Vor diesem Hintergrund werde ich Fischer, wie auch MacGill, in erster Linie als Chronisten von Körperpraktiken und -wahrnehmungen begreifen, die außer ihnen kaum jemand notiert hat. Quellenkritisch gelesen erweitern die Texte das, was sozial- und technikhistorisch über den Infrastrukturbau bekannt ist. Vor allem lassen sie erkennen, wie die Körper einer marginalisierten Gruppe von Wanderarbeitern den Mittelpunkt der Arbeiterkultur bildeten und zentrale Produktionsprozesse der industriellen Moderne antrieben, dabei jedoch nicht Teil der in dieser Epoche sich modernisierenden Körperbilder wurden. In der Darstellung des Arbeitsprozesses werde ich mich zunächst an ein britisches Ingenieurhandbuch aus dem Jahr 1840 halten, das die einzelnen Arbeitsschritte bei der Herstellung eines ebenen Unterbaus einer Eisenbahnstrecke skizziert. Dieser Arbeitsprozess setzte sich aus vier Schritten zusammen: 1.) *dem Lösen des Bodens*, 2.) *dem Beladen von Wagen*, 3.) *dem Transport des Bodens* und schließlich 4.) *dem Entleeren der Wagen* und dem Schütten eines Dammes. Bis auf den letzten möchte ich diese Arbeitsschritte hier untersuchen.

II.1 Schritt 1: Das Lösen des Bodens

One with the rock he cleaves apart,
 One with the weary pick he wields—
 Bowed with his weight of discontent,
 Beneath the heavens sagging gray,
 His steaming shoulders star and bent,
 He drags his joyless years away.⁴⁷

45 Die Details der Wanderzeit findet sich vor allem im zweiten Band seiner Autobiographie, Carl Fischer: *Denkwürdigkeiten und Erinnerungen eines Arbeiters*, Bd. 2, Leipzig 1904.

46 Frank Woesthoff: *Prolet, Pietist, Prophet. Die „Denkwürdigkeiten und Erinnerungen eines Arbeiters“ von Carl Fischer*, Göttingen 1995.

47 MacGill, *Songs* (wie Anm. 40), iii.

In MacGills Gedicht "The Navy" verschmelzen Hacke und Boden mit dem Körper des Arbeiters. Ihre gemeinsame Last drückt Körper wie auch Lebensglück nieder. Der Körper ist zentrales Antriebsmittel der Werkzeuge, während Körpermetaphern die physisch wie psychisch niederschlagenden Auswirkungen der Arbeit verbildlichen. MacGill schildert, wie die schweißtreibende und gefährliche Choreographie der Körper die Werkzeuge bewegte. In seiner Autobiographie berichtet er vom *Lösen des Bodens* durch Sprengungen: "The principal labour of Red Billy's gang was rock-blasting."⁴⁸ Um harten Fels beim Dammbau im schottischen Kinlochleven aufzubrechen, bohrten Arbeiter Löcher und füllten diese mit Dynamit:

One man – the 'holder' – sat on the rock which was to be bored, his legs straight out in front of him and well apart. Between his knees he held the tempered steel drill with its sharpnose thrust into the rock. ... Five men worked each drill, one holding it to the rock while the other four struck it with their hammers in rotation. ... The hammer is swung clear from the hip and travels eighteen feet or more before it comes in contact with the inchsquare upper end of the jumper. The whole course of the blow is calculated instinctively before the hammer rises to the swing.⁴⁹

Angesichts des alles andere als einfachen Umgangs mit Hammer und Bohrer ist MacGills Notiz "[t]his work is classed as unskilled labour" eine Kritik an fehlender Anerkennung. Zugleich drängt sich die Gefährlichkeit der Kraft, Geschicklichkeit und Konzentration fordernden Arbeit auf: "The work requires nerve and skill, for the smallest error in a striker's judgement would be fatal to the holder." Letztlich sei es überraschend, dass es nicht zu mehr Unfällen komme, wenn man sich vor Augen halte, dass die Männer in zehnstündigen Schichten schufteten und in der Nacht zuvor oft viel getrunken hätten. Unfälle seien meist tödlich: "A holder is seldom wounded; when he is struck he dies."⁵⁰

Bei weichem Untergrund schildert Wolframs Ingenieurhandbuch eine andere Technik zum Lösen von Boden: „Abgraben muss... in Bänken, Absätzen... so geschehen, daß durch Untergraben... grössere Massen von der Oberfläche sich lösen oder gelöst werden können und dann herabfallen, worauf sie nöthigenfalls (leichter) noch zertheilt werden können.“⁵¹ Fischer nennt diese Technik „Unterminieren“:

Die Wand vor unserem Kippkarren war wohl drei Meter hoch, da unterminirte man die Wand und Trieb den Boden von oben mit Keilen los;... ich... ging hinauf, da lagen

48 MacGill, *Children* (wie Anm. 34), 182f.

49 Ebd., 183.

50 Ebd.

51 Wolfram, *Vollständiges Lehrbuch* (wie Anm. 28), 22.

ein paar große hölzerne Keile, oben und unten mit Eisen beschlagen... Da setzte ich den Keil an, und schlug darauf, und der Schachtmeister trat einen Schritt zurück.⁵²

Dabei ereignete sich ein Unfall: „[D]a hatte ich den Keil schon zur Hälfte eingetrieben;... da riß die Wand beinahe einen Meter hinter dem Keile von selber los, und wir segelten plötzlich beide hinunter.“ Er fährt lapidar fort: „[I]ch... war mit der Brust auf einen Keil gefallen, und blieb vorläufig liegen“, woraufhin er für einige Wochen ins Krankenhaus musste.⁵³ Auf einer anderen Baustelle schildert er den Tod eines Arbeiters, als dessen Kopf von der Wucht herabrutschender Erdmasse gegen eine Schiene geschleudert wurde: „Das Gott erbarm, da lag der junge Pommmer, ... und lag auf dem Rücken, ... und war mit dem Hinterkopf gerade auf die Schienen gefallen, und hatte sich den Schädel zerschmettert, und das Gehirn lag daneben, und hatte Niemand von ihm einen Laut gehört.“ Ob dramatisierende Darstellung, Abgestumpftheit durch harte Arbeit oder ökonomischer Druck des Akkordsystems – das weiter unten erläutert wird – verantwortlich für das Fehlen von Emotionen waren, Fischer erinnert sich: „[D]a war weiter kein Auflauf, dazu hatte keiner Zeit“. Da aber die Erdwagen stehen blieben und die Arbeit ins Stocken geriet, kamen

nach einer Weile... die Stellmacher und ein Schmied,... und wollten sehn, was es für Einer wäre... ‚So kann er nicht liegen bleiben, die Wagen können ja nicht vorbei, er muß doch mit dem Kopfe von der Schiene runter‘, ... da lag der Todte frei, und wurde ein wenig zurückgezogen, daß die Wagen passiren konnten. Da lag er noch, als Feierabend war, und ist erst später weggeschafft worden.⁵⁴

Das Unterminieren wurde auch dann nicht ausgesetzt, wenn Arbeiter und Bauunternehmer wussten, dass Sandadern Rutschungen wahrscheinlich machten oder es bereits zu Unfällen gekommen war. Untergraben, darauf weist auch der Bauingenieur Wolfram hin, sei mit Gefahren verbunden und müsse vorsichtig durchgeführt werden, „so weit Gefahr einer Verschüttung oder überhaupt die Erdbeschaffenheit es gestattet“.⁵⁵ Doch die Zwänge des Produktionsprozesses trieb die Männer: „Es hieß zwar, es wäre verboten [zu unterminieren, Verf.], aber man mußte auch den Wagen voll haben, wenn die Pferde wiederkamen, sonst wischte man sich das Maul.“⁵⁶

52 Fischer, Denkwürdigkeiten, Bd. 1 (wie Anm. 41), 146.

53 Ebd.

54 Ebd., 194f.

55 Wolfram, Vollständiges Lehrbuch (wie Anm. 28), 22.

56 Fischer, Denkwürdigkeiten, Bd. 1 (wie Anm. 41), 193.

II.2 Schritt 2: Das Beladen der Wagen

Beide Elemente – die zentrale Rolle der Arbeiterkörper und die Gefährdung der Körper – prägten auch das *Beladen von Wagen*. Fischer schildert die körperliche Erfahrung, verschiedene Sorten Erde zu schaufeln. Das Repetitive der Sprache repräsentiert eindrucksvoll die quälenden Wiederholungen der immer gleichen ermüdenden Bewegung:

[W]ir mußten redlich im Schweiß des Angesichts unser Brod essen; es ladete sich oft schlecht und war nichts Genaues mit dem Boden da, er war bald fest und bald locker, bald steinig und bald sandig, bald thonig und bald lehmig, bald trocken und bald naß, bald quellig und bald breiig, bald konnte man nichts auf die Schippe kriegen, und bald konnte mans von der Schippe nicht loswerden und blieb daran hängen, und mußte alles mit Gewalt zwingen, wenn man den Wagen voll haben wollte.⁵⁷

Nicht nur die „Gewalt“, die die Schaufel bewegte und den widerspenstigen Boden in gewünschte Formen zwang, auch die alttestamentarische Metapher unterstreicht, dass der Körper zentrales Produktionsmittel im Tiefbau war, der am Abend von den Mühen des Tages schmerzte:

In Vohwinkel bekam ich Arbeit und mußte wieder Rollwagen laden und mußte jeder tüchtig schuften, wenn er seinen Wagen voll haben wollte... und mir selber kam er [Schachtmeister, Verf.] vor wie der egyptischen Frohnvögte Einer. Und war freilich auch Schinderarbeit; wir mußten den ganzen Tag werfen wie verrückt, daß man immer den Wagen voll kriegte, und wußten Abends, was wir gethan hatten.⁵⁸

Die Erfahrungen von Erdarbeit „am eigenen Leib“ unterscheiden sich grundlegend von dem Bemühen eines Bauingenieurs, die durchschnittliche Arbeitsleistung eines Arbeiterkörpers zu bestimmen. Auch Wolframs Beobachtung, dass sich die Arbeitsleistung eines Körpers abhängig von der Bodenbeschaffenheit gestaltet – er formuliert als Regel: „[D]esto grösser (Wurf-) Weite und Höhe, je kräftiger und thätiger die Arbeiter sind, je leichter (also lockerer und trockener etc.) der Abraum ist, je geringer die Schauffelladung“⁵⁹ – entwirft völlig andere Bedeutungen, als die autobiographische Erinnerung. Zwischen den verschiedenen Verwendungen und Bedeutungen des Körpers lagen Differenzen, die mit beruflichen Perspektiven und sozialen Zugehörigkeiten korrespondierten.

Die Arbeiter waren in ein technisches System eingespannt, das von ihrer Körperkraft angetrieben wurde. Verschiedene Disziplintechniken sorgten dafür, dass sie möglichst so funktionierten, wie die praktisch

57 Ebd.

58 Ebd., 185.

59 Wolfram, Vollständiges Lehrbuch (wie Anm. 28), 22.

kalkulierenden Ingenieure vor Ort das gemäß Wolframs Tabellen und mathematischen Funktionen erwarteten. MacGill berichtet etwa von einer besonders kraftraubenden Schicht, bei der Asche in Waggons mit hohen Seitenwänden geladen wurde, die entlang der Grube aufgereiht waren. Damit die Schultern die nötige Freiheit zur Verrichtung der Arbeit hätten, wurde die Kleidung gelockert: „The men stripped to the trousers and shirt in the early morning, and braces were loosened to give the shoulders the ease in movement required for the long day's swinging of the shovel.“ Die Disziplinierung wurde durch den Wettbewerb zwischen Arbeitsgruppen hergestellt:

Three men were placed at each waggon and ten waggons were filled by the squad at each spell of work. Every three wrought as hard as they were able, so that their particular waggon might be filled before the others. The men who lagged behind went down in the black book of the ganger.⁶⁰

II.3 Schritt 3: Transport der Erde

Wer auf dieser Liste landete erhielt Lohnabzüge, zukünftig schlechtere Jobs oder keine erneute Beschäftigung. Anders als bei MacGill hier geschildert, war Erdbau in der Regel im Akkord organisiert. Das heißt, dass eine konkrete Leistung, etwa das Beladen eines Waggons oder das Bewegen einer Schubkarre, entlohnt wurde.⁶¹ Zeitlöhne wurden nur bei schwer messbaren Tätigkeiten wie dem Aufräumen oder dem Anlegen von Laufplanken gezahlt.⁶² Bei einer Schilderung des *Transports von Erde mit Schubkarren* wird einerseits deutlich, wie Akkordarbeit als System der Disziplinierung im Detail funktionierte. Andererseits wird die zentrale Rolle von Geschicklichkeit und Körperkraft ersichtlich:

Spaß war das freilich nicht, wenn der beladene Wagen den Berg heruntersauste, da mußte man mit, da lernte man ‚beinig‘ werden, wenn es in voller Fahrt abwärts ging. Neben der ‚vollen Fahrt‘ entlang führte die ‚leere Fahrt‘, da waren Bohlen gelegt, auf welchen man den leeren Wagen den Berg wieder hinaufzog, wobei man vom Markengeber jedesmal eine Marke empfing, so viele Marken man abends abgeben konnte, so viele Wagen hatte man gefahren, aber wer der Wagen nicht ordentlich vollgeladen hatte, der sollte keine Marke haben, und der Markengeber mußte dafür aufpassen.⁶³

60 MacGill, *Children* (wie Anm. 34), 141.

61 Vgl. Reinhold Reith: *Lohn und Leistung. Lohnformen im Gewerbe 1450-1900*, Stuttgart 1999.

62 Fischer, *Denkwürdigkeiten*, Bd. 1 (wie Anm. 41), 135f.

63 Ebd., 126.

Während die Metapher des „beinig“ Werdens noch einmal die Bedeutung des Arbeiterkörpers zeigt, illustriert das Zitat, wie Akkordlohn disziplinierte: Nicht Arbeitszeit, sondern Arbeitsleistung wurden entlohnt. Der schwere Wagen wurde dabei mit der Kraft des gesamten Körpers bewegt. Ein „Zottel“ genanntes Lederband wurde um die Schultern gelegt und half dabei, das Gewicht der Karre zu bewegen und zu balancieren. Körper und Werkzeug wurden eng aneinandergeschnürt. Verdienstmöglichkeiten und Ansehen hing von der Beherrschung dieser Körpertechnik ab. Ein rund 30 Meter „hoher Berg“, so notiert Fischer, „wurde etagenweise von oben abgefahren mit zweirädrigen Kippkarren, vor jedem Karren zwei Mann gespannt“:

Meine Schippe und meinen Zottel hatte ich mitgebracht, denn das Karrenband, das man über die Schulter nahm, mit dem damit verbundenen Strick, das nannten die Leute den Zottel, und statt ziehen sagten sie zotteln, und die paarweise einen Wagen zogen, die nannten sie Zottelleute, und seinen Kamerad nannte man seinen Zottelmann. Die Zottelmänner waren eben so verschieden wie die Zottels, und viele waren untadelhaft, und manche waren besser als der Zottel den sie hatten. Aber ein guter Zottel war eine wichtige Sache, und ehe man mit einem andern Kamerad zusammenspannte, prüfte man erst mißtrauisch sein Geschirr, und nicht selten hörte man höhnisch ausrufen: ‚Was hast Du denn da für einen Zottel!‘⁶⁴

Da die Zottel die enge Verbindung von Werkzeug und Körper schuf, wurde sie zur Benennung des Kollegen verwendet. Die ermüdende Hektik, mit der die Arbeit vor sich ging, wird in der folgenden Beschreibung Fischers deutlich. Hier mussten zwei Arbeiter mit Hacken Boden lösen, ihren Wagen vollladen, „loszotteln“ und sofort wieder zurückeilen. Ihr Tagelohn war abhängig von der Anzahl der gefahrenen Wagen:

Aber wenn wir mit dem leeren Wagen wieder... bei unserer Ladestelle angelangt waren...: schnell den Wagen... passend hingestellt, mit einer Hand den Zottel von der Schulter und mit der andern schon nach der Schippe gelangt; dann ging das Werfen wieder los: was hast du, was kannst du! bis der Wagen wieder voll war, und das durfte gar nicht lange dauern, bei der letzten Schippe voll sagte einer: ‚Gut‘ und da ließen sie die Schippen bloß aus der Hand fallen, ... und zottelten wieder los.⁶⁵

Beim Transport der schweren Erdkarren kam es oft zu Verletzungen. Einen solchen Unfall schildert 1865 ein Arzt, wobei die Gefährdung des Körpers und Details des Arbeitsprozesses deutlich werden. Der Mediziner Dr. Riefenstahl aus Hannover erläutert zunächst den Aufbau eines Erdwagens: „Die Kippkarre besteht aus einem länglich viereckigen, circa

64 Fischer, Denkwürdigkeiten, Bd. 1 (wie Anm. 41), 124.

65 Ebd., 126.

16 Kubikfuß [rund 0,5 Kubikmeter, Verf.] fassenden Kasten, welcher nur auf einer mit 2 Rädern versehenen Axe (sic!) ruht.“⁶⁶

Wolfram schildert in seinem Ingenieurhandbuch die in den 1830er Jahren verwendeten Karren. Er beschreibt die auf den Wagen und den Körper des Arbeiters wirkenden Kräfte, woraus er einige vorteilhafte Grundsätze der Wagenkonstruktion entwickelt, etwa große Raddurchmesser oder Stützen an den Handgriffen.⁶⁷ Trotz solcher Überlegungen wurden die Arbeiterkörper erheblichen Belastungen ausgesetzt. Diese ergaben sich vor allem aus dem Zusammenspiel von schweren Wagenladungen und hohen Geschwindigkeiten. So wird klar, was Fischers „beinig Werden“ aus der Sicht eines Mediziners bedeutete: Es

liegen... in schräg abfallender Ebene sogenannte Laufdielen, auf welchen die beiden Räder der Karre sich bewegen. Wenn nun die Kippkarre, welche in der Regel von zwei Arbeitern gezogen wird, mit dem bedeutenden Gewicht... beladen, auf den Platten in Bewegung gesetzt wird, so begreift es sich, mit einem wie großen Kraftaufwande häufig die Arbeiter den Lauf zu hemmen gezwungen sind. Hierdurch aber kommt selbstredend bei jedem Auftreten eine mit grosser Muskelanspannung bewirkte Streckung des Kniegelenks zu Stand, während zugleich der ganze Körper, dessen Rückseite einigermassen der Deichsel sich zuwendet, mit Gewalt zurückgebeugt wird.⁶⁸

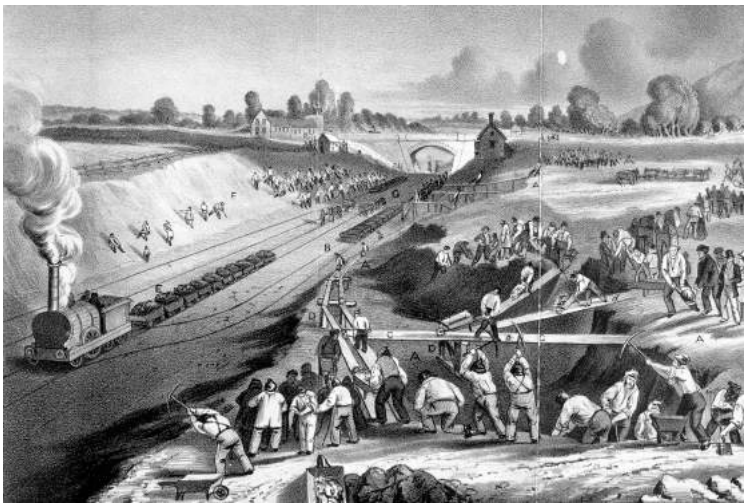


Abb. 1: In einem Ingenieurhandbuch aus dem Jahr 1840 werden die zentralen Arbeitsschritte bei der Herstellung eines Einschnittes gezeigt. Die Arbeiterkörper sind in ihrer Individualität nicht erkennbar. Zu beachten sind die Laufdielen, auf denen die Schubkarren die Höhenunterschiede auf der Baustelle überbrücken [Quelle: A

66 Dr. Riefenstahl: Luxation des Knies eines Eisenbahnarbeiters, In: Amtlicher Bericht über die vierzigste Versammlung deutscher Naturforscher und Ärzte zu Hannover im September 1865, Hannover 1866, 312-314, hier 312.

67 Wolfram, Vollständiges Lehrbuch (wie Anm. 28), z.B. 20ff.

68 Riefenstahl, Luxation (wie Anm. 66), 312f.

Practical Enquiry into the Laws of Excavation and Embankment upon Railways, London 1840, Plate 3. Mit freundlicher Genehmigung der British Library].

MacGill berichtet, dass mit diesen Laufdielen zum Teil erhebliche Höhenunterschiede überwunden wurden, was Fehlritte gefährlich machte (vgl. Abb. 1): “One man slipped off the snow-covered gang-plank and fell like a rock forty feet through space. ‘Flattened out like a jelly-fish on the groun’ he was”.⁶⁹ Im Gedicht *Have you* reimt er: “Have you climbed the risky gang-plank where a bird might feat to stop, And reckoned twenty fathoms would be hellish far to drop?”⁷⁰ Seine Reaktion auf die beständige Gefahr war Resignation:

I was afraid of meeting with an accident, when I might get maimed and not killed. It would be an awful thing if a man like me got deprived of the use of an arm or leg, and an accident might happen to me any day. In the end I made up my mind that if I was to meet with an accident I would take my own life, and henceforth I looked at the future with stoical calm.⁷¹

Gefahrenquellen lauerten allerorten. Der Arzt Riefenstahl berichtet von den Verletzungen, die ganz typische Materialmängel verursachten. Ein Achsbruch, „wie zumal nach einer kalten Frostsnacht nicht so selten zu geschehen pflegt“, verletzte einen Arbeiter schwer. Breche die Achse einer Kippkarre,

so fällt natürlich im selbigen Moment die Karre mit der Gewalt ihres enormen Gewichtes auf die Seite..., wobei fast ohne Ausnahme der Unterschenkel des an der Seite des Axenbruches sich befindenden Arbeiters halb von der Seite, halb von hinten mit größter Vehemenz getroffen wird, so wie es auch beim Eisenbahnbau eine nur zu bekannte Thatsache ist, wie ein solcher Axenbruch stets die heftigsten Unterschenkelverletzungen hervorzurufen pflegt.⁷²

Selbst wenn es nicht zu solch schweren Unfällen kam, die Arbeit war so anstrengend, dass der ungeübte Körper sie nicht leisten konnte. Als 1840 der Bau der Köln-Mindener Eisenbahn Auskommen für eine unter dem Pauperismus leidende Landbevölkerung versprach, waren viele der anstrengenden Tätigkeit nicht gewachsen. Die oft schlecht ernährten und nur an Feldarbeit, Spinnen und Weben gewöhnten Arbeiter hielten den Belastungen nicht stand: „[M]ancher fiel... vor Anstrengung um; mancher musste entlassen werden, weil er Blut gespiehen und sein Kör-

69 MacGill, *Children* (wie Anm. 34), 234.

70 MacGill: *Have you* – (On the road to Kinlochleven, 1908), In: MacGill, *Songs* (wie Anm. 40), 57-59, hier 58.

71 MacGill, *Children* (wie Anm. 34), 258.

72 Ebd.

per die außerordentlich schwere und anstrengende Arbeit nicht leisten konnte. Wenn uns nicht geholfen wird, so müssen wir alle Krüppel werden“.⁷³

Die Herausforderungen an Übung und Geschicklichkeit der Arbeit skizziert Fischer in einer tragikomischen Erinnerung, in der sich ein Neuling überschätzte. Sein Kollege hatte noch keine Zottel und lieh sich Fischers: „[D]a wollte er den Wagen allein fahren mit meinem Zottel, denn er war jung und fühlte sich stark, und ich sollte dableiben und unterdeß Boden loshacken.“ Da der Mann jedoch „im Lebtage noch keine Kippkarre gefahren und wußte nicht die Balance zu halten und ehe er noch vom Platze kam, schlug die Stange zu Boden und er lag auf der Nase und fluchte böse.“ Fischer packte mit an

und half ihm bis zur Hauptausfahrt, da schickte er mich zurück; aber als ich eben die Hacke ergriff, hörte ich welche lachen, und sah mich um, da war ihm die Karre hinten nieder gekippt, und die Stange stand hoch, und er hing mit beiden Händen am Joch in der Luft, und hielt sich fest und der halbe Wagen war leer und der Boden verschüttet.⁷⁴

Angesichts der schweren Arbeit ist es kein Wunder, wenn Fischer berichtet: „[V]iele, die anfangen zu fahren, die hörten auch gar bald wieder auf und thaten lieber andere Arbeit, die nicht so schwer war, und die sie aushalten konnten.“⁷⁵ Dabei wurde nicht nur der Leistungslohn zu einem Problem, weil Fischer ohne fähige Partner nicht genug verdienen konnte, auch der soziale Zusammenhalt ging verloren. Als die Männer vom Lösen des Bodens über das Laden bis zum Karren alle Arbeitsschritte ausführen mussten, wurde gelöster Boden gestohlen: „Ein Anderer rief: ‚Das ist ja unser Boden, den haben wir ja losgehackt, Ihr seid ja richtige Räuber!‘ Die aber solcher Art nicht gehörig laut auftreten wollten oder konnten, die waren übel dran“⁷⁶.

III. Den Körper inszenieren

Propagandistische Arbeiterbilder spielten vor dem Ersten Weltkrieg keine Rolle. Die Wanderarbeiter waren vielmehr Teil der “Dangerous

73 Westphälisches Dampfboot, 1 (1844), 338, zitiert nach Wortmann, Eisenbahnbauarbeiter (wie Anm. 15), 95f.

74 Fischer, Denkwürdigkeiten, Bd. 1 (wie Anm. 41), 144f.

75 Ebd., 124f.

76 Ebd., 129.

Classes“, die von der Öffentlichkeit mit Argwohn betrachtet wurden.⁷⁷ In Terry Colemans in erster Linie auf Presseberichten beruhender Studie wird deutlich, dass die Navvies als eine Gefährdung der kleinstädtischen Ordnung erschienen.⁷⁸ Für die Arbeiter standen auf den Produktionsprozess zugerichteten Körper im Mittelpunkt. Ihre Arbeiterkultur verlangte das Aufführen von körperlicher Stärke und Geschicklichkeit. Wenn es auf neu begonnenen Baustellen viele freie Stellen gab, wurde fast jeder angeheuert, wie Fischer notiert: „Gewöhnlich wenn eine neue Strecke angefangen wird zu bauen, da fehlen Leute und alles was kommt, wird angenommen, unbesehens, wenn nur Jeder zwei Arme und zwei Beine hat; später, wenn es sich etwas gestoppt hat, da nehmen die Schachtmeisters auch noch manchen an, aber nicht Jeden.“⁷⁹

Das richtige In-Szene-Setzen des Körpers war unter anderen Umständen bei der Arbeitssuche zentral. Fischer war in bitterster Armut mit einem Gefährten durch Deutschland gewandert. Beide fassten Hoffnung auf Arbeit, Essen und Unterkunft, als sie endlich auf eine Baustelle trafen. Während der Sattler kein Glück hatte, wusste Fischer sich richtig zu inszenieren:

[A]ls ich heran kam, da maß ihn gerade der Unternehmer mit einem gleichgültigen Blicke, und fragte ruhig mit griesgrämiger Miene: ‚Was können Sie denn arbeiten‘, da sagte der Sattler kräftig: ‚Ich arbeite Alles‘; da schüttelte der Unternehmer ein wenig mit dem Kopf, und sagte eben so ruhig: ‚Kann Sie nicht brauchen‘; und wandte sich gleich mit demselben Gleichmuth und derselben Miene an mich: ‚Was könne Sie denn arbeiten?‘ da sagte ich: ‚Ich kann hacken, schippen, karren‘, als der Unternehmer das hörte, machte er gleich ein ganz anderes Gesicht und sagte lebhaft: ‚Na, da ist es gut, da bleiben Sie nur hier, Arbeit ist genug‘.⁸⁰

Der Unternehmer schickte Fischer zum Schachtmeister. Diese waren Vorarbeiter der „Schacht“ oder „Rotte“, bzw. im Englischen „gang“ genannten Arbeitergruppen von bis zu 50 Mann. Schachtmeister waren die Mittelsmänner zwischen der Bauleitung und den Arbeitern, sie organisierten Bezahlung, den Arbeitseinsatz und viele Dinge des Alltags. Dieses System der Arbeitsorganisation führte dazu, dass die Ingenieure mit den einzelnen Arbeitern kaum zu tun hatten. Dem dringend auf Arbeit angewiesenen Fischer verhalf im Bewerbungsgespräch erneut die selbstbewusste Inszenierung des Körpers zum Erfolg: „Wie steht es denn, kann man hier Arbeit bekommen?“ da fragte der Schachtmeister, ‚was

77 Lydia Morris: *Dangerous Classes. The Underclass and Social Citizenship*, London u.a. 1994, 10ff.

78 Coleman, *Navvies* (wie Anm. 19).

79 Fischer, *Denkwürdigkeiten*, Bd. 1 (wie Anm. 41), 131.

80 Ebd., 138.

sind Sie denn?' da sagte ich: ‚Eisenbahnarbeiter, Berg- und Thalversetzer‘, und strengte mich an, daß er nicht merken sollte, wie koddrig mir eigentlich zu Muthe war.“⁸¹

Die Inszenierung des Körpers und seine gleichzeitige Gefährdung gehen auch bei MacGill Hand in Hand. Letzterer bekam seine erste Anstellung nur, weil sein Reisekumpan bezeugte, dass er einen Mann im Faustkampf niedergestreckt hatte. Das bewies dem Schachtmeister, dass er trotz seiner schmalen Statur das Zeug zum „Navy“ hatte.⁸² Bei MacGill nimmt der Faustkampf eine wichtige Rolle für das auf den Körper fixierte Selbstbewusstsein der Erdarbeiter ein. Deutlich wird dabei eine erotische Bewunderung körperlicher Kraft. So schildert er, wie sich drei Männer ein Bett teilten, was zunächst die typische beengte und unhygienische Unterbringung illustriert.⁸³ In Voraussicht eines am kommenden Abend bevorstehenden Kampfes mit einem seiner Bettgenossen tastet MacGill den Körper seines Rivalen ab:

I endeavoured to test the strength of the... arms... and... was running my hands over his body, testing the muscles of his arms, shoulders and chest. He was covered with hair, more like a brute than a human: long, curling, matted hair, that was rough as fine wire when the hand came in contact with it. The rubber-like pliability of the man's long arms impressed me“⁸⁴

Als es dann am kommenden Abend zum Kampf kam, zeigt MacGill eine narzisstische Faszination für die verborgenen Kräfte seines Körpers: “I am not much to look at physically, but am strong-boned, though lacking muscle and flesh. I can stand any amount of rough treatment”. Hier folgt dann der einzige Moment in MacGills autobiographischem Bericht, in dem er Körper in objektiven Maßen fasst: “While slender of arm my chest measurement is very good, being over forty-three inches, and height five feet eleven. In movement inclined to be slow, yet when engaged in a fight I have an uncommonly quick eye for detail”.⁸⁵ Im Kampf selbst sind dann Verletzlichkeiten der Körper das Gegenstück zu ihrer Kraft und Gewandtheit: “A vicious jab... slipped along the arm with which I parried it. I hit with my left, and the soft of my enemy's throat jellied inwards under the stroke... A stream of blood squirted from Ga-

81 Ebd.

82 MacGill, Children (wie Anm. 34), 180.

83 Andere Beispiele aus Deutschland illustrieren die schwierige Hygiene und Ernährungslage in den Unterkünften, vgl. Antje Kraus: Arbeiteralltag auf einer Großbaustelle des 19. Jahrhunderts, In: Hamburger Jahrbuch für Wirtschafts- und Gesellschaftspolitik 24 (1979), 109-120.

84 MacGill, Children (wie Anm. 34), 193.

85 Ebd., 203

hey's jowl as my fist took it.”⁸⁶ Beim Boxen wird der Körper als zentraler Faktor der Arbeiterkultur – eine Rolle, die er auch im Produktionsprozess hat – in ritueller Form inszeniert, und es wundert nicht, wenn MacGill vom zu Boden gehenden Kämpfer als “the final scene” der Aufführung spricht.⁸⁷ Solche rituell inszenierte Verletzlichkeit scheint fast schon eine notwendige andere Seite von Kraft und Geschicklichkeit darzustellen. Nach dem gewonnenen Kampf ist es wieder eine Metapher des Körpers, die die Euphorie fasst: “[M]y heart was jumping out of my mouth with pleasure.”⁸⁸

Im Produktionsprozess des Tiefbaus wurden die wandernden Erdarbeiter austauschbar eingesetzt und „technisiert“, insofern sie ihre zugewiesene Rolle kontrolliert wiederholbar und effektiv ausfüllten. Die Körper passten sich der Belastung an, Stärke und Geschicklichkeit wurden trainiert. Sie wurden zu zentralen Elementen der Arbeiterkultur und selbstbewusst inszeniert. Trotz aller Mühen es habituell zu verdrängen, das Moment der Verletzlichkeit des Körpers schwang dabei fortwährend mit. Das ähnelt den Zwängen des Akkordsystems, das zu hohen Leistungen disziplinierte und zugleich rücksichtslos die Körper verschliss: „O Hüneburg, o Hüneburg, wie brummen meine Knochen! Das war ein Stück Arbeit, das will ich Jedem versichern. ... Aber es ging alles nur um das liebe Geld, das mußte man haben, das war der ganze Zwang, anders war keiner da.“⁸⁹

IV. Alkohol: Ambivalenter Schmierstoff

Sowohl für den die Körper zurichtenden und abnutzenden Produktionsprozess, wie auch für die Körper und ihre Gefährdung inszenierende Kultur der Erdarbeiter, nahm Branntwein eine zentrale Rolle ein. Auf Kredit ausgeschenkt fesselte Alkohol die Arbeiter an die bedrückenden Lebens- und Arbeitsbedingungen der Baustellen. Den Arbeitern versprach er, für die Zeit des Rauschs dem Körper und Geist bedrückenden Alltag zu entkommen. Als ambivalenter Schmierstoff stabilisierte er das Produktionsregime des Tiefbaus und zerstörte die Arbeiterkörper.

Fischer erläutert, wie er auf einer Baustelle in ein System hineingeriet, das in Großbritannien und Deutschland gleichermaßen Trucksystem genannt wurde. Dessen zentrales Element war, dass der Arbeiter kein Bargeld als Lohn erhielt, sondern Marken oder Gutschriften in den

86 Ebd., 205.

87 Ebd., 209.

88 Ebd., 207.

89 Fischer, Denkwürdigkeiten, Bd. 1 (wie Anm. 41), 134.

Büchern der Schachtmeister. Damit konnte in Geschäften auf der Baustelle bezahlt werden, die dem Bauunternehmer gehören, oder bei denen dieser eine Umsatzbeteiligung erhielt. Dieses Setting macht es einfach, überhöhte Preise zu verlangen. Wenn man ohne Schuhe und Arbeitsgerät an einer neuen Baustelle ankam, war es hilfreich, dass die Bauunternehmer ihren Arbeitern Kredit gewährten. Eine Mischung aus überhöhten Preisen und auf Pump ausgetrocknetem Branntwein ließ die Arbeiter oftmals in die Abhängigkeit rutschen, weshalb das Trucksystem in Großbritannien erstmals 1831, in Preußen erstmals 1849 reguliert wurde.⁹⁰ Die staatliche Einflussnahme ließ das System jedoch nicht verschwinden, noch verbesserte sich die Lage der Arbeiter. Fischer schildert, wie er in den 1860er Jahren Teil eines Trucksystems wurde:

Hier braucht man kein Geld, aber Blech das mußte man haben; denn der Budiker hatte sein besonderes Geld, einen großen Beutel voll, das war von Blech und gestempelt, das waren die Puchinen. Diese gab er ab an die Schachtmeister, und dieser wußte was man verdient hatte, und wieviel man verlangen konnte, da ließ man sich für gewöhnlich Mittags oder Abends Puchinen geben, und der Schachtmeister notierte sich das. Aber wenn Zahltag war, da hieß es: so und soviel Puchinen, da zog man den Betrag gleich vom Lohne ab, und der Budiker kam zu seinem Gelde, und entschädigte den Schachtmeister für eine Vermittlung mit 3 Sgr. pro Thlr. ... [U]nd als ich den Budiker (einen alten Bekannten) begrüßt hatte, gingen wir in die Schmiede, und suchten uns jeder eine Schippe aus, und ließen sie anschreiben bis zur Zahlung. Dann gingen wir wieder herunter in den Schacht und kriegten uns eine Kippkarre... Da hackten wir Boden los und ladeten den Wagen voll.⁹¹

Wenn es regnete wurde „das Fahren sogleich unmöglich“, so dass „man zuweilen 3-4 Tage gar nicht fahren“ konnte. Die hölzernen Planken waren eines der Probleme, „denn die Räder fingen auf den nassen Bohlen an zu rutschen, und glitten daneben, und wenn solch Wetter häufig vorkam, mußte man nach Haus gehn, und hatte manche Zahlung nicht mehr verdient als das Kostgeld.“⁹² Da sie es in den engen und schmutzigen Unterkünften nicht aushielten, gingen die Arbeiter in Gaststätten: „An solchen Regentagen gingen Viele voller Freuden ins Wirtshaus, und welche auch bloß deshalb, weil sie sich in ihrem Logis den ganzen Tag nicht aufhalten konnten.“⁹³ Dort gaben Fischer und seine Kameraden den Lohn mehrerer Tage Arbeit aus. Wenn in solchen Momenten überhöhte Preise und ein Ausschank auf Kredit zusammentrafen, gerieten die Ar-

90 George W. Hilton: *The Truck System. Including a History of the British Truck Acts, 1465–1960*, Cambridge 1960; Wolfram Siemann: *Vom Staatenbund zum Nationalstaat: Deutschland 1806-1871*, München 1995, 183.

91 Fischer, *Denkwürdigkeiten*, Bd. 1 (wie Anm. 41), 144f.

92 Ebd., 129f.

93 Ebd., 130.

beiter schnell in finanzielle Abhängigkeit. In einer sozialistischen Zeitung aus dem Jahr 1888 heißt es über das Trucksystem in einer Ziegelei, dass durch „[d]ieses Blech... der Arbeiter“ zu einem „Bewucherungsobjekt“ der Kantinenwirte wurde.⁹⁴ Fischer traf auf einer Baustelle einen Kollegen, der ihn und die anderen kopfschüttelnd betrachtete: „Ihr seid ja alle zusammen verrückt, Ihr versauft ja alles was Ihr verdient! Da plagst Du Dich hier den ganzen Tag in solcher schweren Arbeit, ... bloß für den Budiker, der kriegt ja das ganze Geld, was Ihr verdient“.⁹⁵

MacGill schrieb ganz anders über sein Leben und seine Arbeit als Fischer. Arbeitsprozesse und Unterbringung ähnelten jedoch den von Fischer geschilderten. Natürlich gibt es auch Unterschiede. Einen Pass etwa, der für Fischer immer Thema war, gab es in Großbritannien nicht. Beide erwähnen Diebstähle unter den Arbeitern, Faustkämpfe wie bei MacGill findet man bei Fischer wiederum nicht. Insgesamt spricht MacGill viel schonungsloser über die Abgründe seiner Seele, etwa wenn er sein Verhältnis zu Geld auf den Punkt bringt: „I could not save money, I hated to carry it about; it burned a hole in my pocket and slipped out. I was no slave to it; I detested it.“⁹⁶ Auch von Sexualität ist bei Fischer keine Rede. Sein Herausgeber notiert nur, dass er bis ins hohe Alter ledig blieb. Während oben die homoerotische Faszination MacGills für den Körper seines Gegners im Faustkampf erkennbar geworden ist, so deutet MacGill auch Lust und Gefühle für Frauen an. Er habe jedoch beschlossen, seine körperliche Begierde so gut es geht zu ignorieren: „Although passion ran riot in my blood, as it does in the blood of youth, I resolved never to marry and bring children into the world to beg and starve and steal as I myself had done.“ Seine Lage als Erd- und Wanderarbeiter habe ihm die Brutalität der gesellschaftlichen Verhältnisse aufgezeigt: „I saw life as it was, saw it clearly, standing out stark from its covering of illusions. I looked on love cynically, unblinded by the fumes off the middenheap of lust, and my life lacked the phantom happiness of men who see things as they are not.“⁹⁷

Alkohol war in Deutschland wie in Großbritannien zentrales Element der Kultur der Erdarbeiter sowie Teil des Trucksystems. Sozialreformer forderten seit der Mitte des 19. Jahrhunderts immer wieder die Verbesserungen der Lebensbedingungen der Erdarbeiter und machten Vorschläge zur Verringerung des Branntweinkonsums.⁹⁸ Etwa beklagte der

94 Victor Adler: Die Lage der Ziegelerbeiter, In: Gleichheit, 22. Dezember 1888.

95 Fischer, Denkwürdigkeiten, Bd. 1 (wie Anm. 41), 150.

96 MacGill, Children (wie Anm. 34), 211.

97 Ebd.

98 Eine frühe Denkschrift ist: Maximilian von Ditfurth: Die Fürsorge für das Loos der Eisenbahnarbeiter, ohne Ort, ca. 1850.

protestantische Sozialreformer Friedrich von Bodelschwingh 1886 zum Baustart des Nord-Ostsee-Kanals, dass das Trucksystem noch immer Arbeiter in die Abhängigkeit trieb. Religion, Enthaltbarkeit und Fleiß, so hoffte Bodelschwingh, würde die Arbeiter ihre Lage sich verbessern lassen. Er forderte staatlich organisierte Baracken, in denen Branntwein verboten und die Arbeiter dank einer geistig-christlichen Führung ihre Freizeit sinnvoll gestalten sollten.⁹⁹ Die Arbeitslager bei diesem Infrastrukturprojekt wurden tatsächlich realisiert und staatlich geleitet, was eine Seltenheit in den Jahrzehnten um 1900 darstellte. Die räumliche Struktur dieser Lager, deren Machteffekte Michel Foucault in *Überwachen und Strafen* beschreibt, bildeten einen ersten Einbruch der Moderne in die vormodernen Bedingungen der Erdarbeit, der jedoch seltene Ausnahme blieb.¹⁰⁰ 15 Jahre später berichtet ein anderer Geistlicher vom Alltag in den Baubaracken des Nord-Ostsee-Kanals. Unter staatlicher Aufsicht waren hier die schlimmsten hygienischen Missstände beseitigt wurden, aber die Lage sei weiterhin niederdrückend. 13 bis 16 Stunden dauere ein Arbeitstag und auch die letzten freien Minuten des Tages sei man gezwungen, „herdenmäßig“ zu verbringen. Dazu kämen „die zahllosen Gelegenheiten zum Trinken, die sich immer einstellen, wo es sich um so große Massen handelt.“¹⁰¹ Selbst wenn kein ausgewachsenes Trucksystem vorhanden war, blieb Alkohol „ambivalenter Schmierstoff“ der Erdarbeit.

MacGill schildert eindrücklich, warum Alkohol mehr als eine auf den Körper gerichtete Herrschaftstechnik im Truck- und Akkordsystem der Erdarbeit war, das durch Appelle oder leicht verbesserte Unterbringung hätte verschwinden können. Branntwein war den Arbeitern eine Körpertechnik, dem trostlosen Alltag für kurze Momente zu entfliehen. MacGill berichtet von den subjektiven Wirkungen des Branntweins: “Life to me had now become dull, expressionless, stupid. Only in drink

99 Friedrich von Bodelschwingh: Die Fürsorge für das leibliche und geistliche Wohl der Arbeiter beim Bau des Nord-Ostseekanals besonders auch bezüglich ihres Zu- und Abzugs. Referat gehalten auf dem 11. Jahrestreffen des Landesvereins für Innere Mission in Schleswig-Holstein zu Neumünster am 15. September 1886, Neumünster 1886.

100 Michel Foucault: *Überwachen und Strafen. Die Geburt des Gefängnisses*, Frankfurt a.M. 1994, z.B. 222; vgl. dazu Eike-Christian Heine: *Vom großen Graben, die Geschichte des Nord-Ostsee-Kanals*, Berlin 2015, 108ff; ebd.: *Cathedrals, Pyramids and Hitler's Highways. The Construction Site of the German Autobahn under National Socialism*, in: Heine; Rauhut, *Producing* (wie Anm. 10), 202-228.

101 Gustav Küßner, Was sind wir unseren Kanalarbeitern schuldig? Im Auftrag des Deutschen Vereins gegen den Mißbrauch geistiger Getränke, Leipzig 1905, 27-29. Vgl. hierzu: Heine, *Vom großen Graben* (ebd.), 87-122.

was there contentment.”¹⁰² Erst Alkohol machte das Leben der Wanderarbeiter erträglich:

By getting drunk the night before I made myself impervious to the rain and blind to the discomforts of the cold and the slush of the roadway. Drunkenness had no more terrors for me, and as a matter of course I often got drunk when a cold night rested over the houseless road, and when my body shuddered at the thought of spending hour after hour in the open. Drink kept me company, and there was no terror that we could not face together, drink and I.¹⁰³

Alkohol wurde als Medizin gegen die Symptome des Produktionsregimes konsumiert: “I used it for the betterment of my soul, and for the comfort of the body.” Die Gesellschaft zwingt Individuen wie ihn, dann und wann unter einer Hecke zu schlafen: “There is nothing in the world more dismal.” So kommentiert der Sozialist MacGill moralisierende Versuche des britischen Bürgertums, die männlichen Arbeiter durch Appelle zur Abstinenz zu bewegen.¹⁰⁴ Angesichts der sozialen Lage von Wanderarbeitern gilt es sich vor Augen zu halten, dass in West- und Mitteleuropa die sozialen Sicherungssysteme in den Städten stärker und verlässlicher als auf dem Land waren, wo die Infrastrukturbaustellen lagen.¹⁰⁵ MacGill berichtet – wie auch Fischer – vom Leid, das der Körper bei schlechtem Wetter auf Wanderungen zu erdulden hatte und wie Alkohol die aussichtslose Lage erträglich machte:

The water drops off the tree like water from the walls of a dungeon, splashes on your face... The hands are frozen, the legs are cold, heavy and dead; you hum little songs to yourself over and over again, ever the same song..., and the cold creeps all over the body, coming closer and closer, like a thief to your heart... The nights spent in the cold are horrible, are soul-killing. Only drink can draw a man from his misery; only by getting drunk may a man sleep well on the cold ground. So I have found, and

102 MacGill, *Children* (wie Anm. 34), 231.

103 Ebd., 119.

104 Dass der Kampf gegen den Alkohol Teil einer globalen, in den 1880er Jahren einsetzenden Biopolitik der Sittlichkeitsreform war, argumentieren Judith Große; Francesco Spöring; Jana Tschurennev: Einleitung. Sittlichkeitsreform, Biopolitik und Globalisierung, In: ebd. (Hg.): *Biopolitik und Sittlichkeitsreform. Kampagnen gegen Alkohol, Drogen und Prostitution 1880-1950*, Frankfurt a.M. u.a. 2014; zur Temperanzbewegung in England vgl. Brian Harrison: *Drink and the Victorians. The Temperance Question in England 1815-1872*, London 1971. Ergänzend zu Deutschland: James S. Roberts: *Drink, Temperance and the Working Class in Nineteenth-Century Germany*, Boston u.a. 1984.

105 Andreas Gestrich; Steven King; Lutz Raphael: *The Experience of Being Poor*, In: ebd. (Hg.): *Being Poor in Modern Europe. Historical Perspectives 1800-1940*, Bern u.a. 2006, 17-40, hier 20f.

so it was that I got drunk when I slept out on a winter's night... Drink is a servant wonderfully efficient.¹⁰⁶

Die Trunkenheit habe ihn vergessen lassen, an was er sich bei Nüchternheit nur zu ungern erinnere: "Only when sober could I see myself as I really was, an outcast, a man rejected by society, and despised and forgotten." Mit Marcel Mauss kann man vielleicht vom Alkohol auch als zentralem Teil eines psychologischen „Getriebes“ sprechen, das – und das trifft auch auf die Metapher des „Schmierstoffes“ zu – die Körpertechniken der Erdarbeit antrieb, ohne selbst Ursache zu sein.¹⁰⁷ Die Gefahr für Gesundheit und Leben, die sein Alkoholkonsum mit sich brachte, war MacGill vollkommen klar. Aber auch das Hacken, Schaufeln und Karren sei lebensgefährlich, weshalb er notiert: "If drunkenness was a vice, I humoured it as a man might humour sickness or any other evil. But drink might have killed me, one will say. And sickness might have killed me, I answer."¹⁰⁸

V. Schluss: "... the men working on a chain gang"

Working on the highways and byways
And wearing, wearing a frown
You hear them moanin' their lives away
Then you hear somebody say
That's the sound of the men working on the chain gang
(Sam Cooke, Chain Gang, 1961)

Die wohl bekannteste Anekdote des Betriebsrationalisierers Frederick W. Taylor handelt vom "first class" Arbeiter Schmidt. Taylor stellte Versuche an, um die durchschnittliche Arbeitsleistung zu bestimmen, die einem Körper maximal, täglich und beständig abzuverlangen sei, wobei Schmidt den Referenzkörper stellte. Durch einen erhöhten Tageslohn und eine Überwachung von Arbeits- und Ruhephasen mit der Stoppuhr sei es im beiderseitigen Einverständnis gelungen, dass statt täglich 12 1/2 Tonnen am Ende des Versuchs täglich 47 1/2 Tonnen Roheisen ver-

106 MacGill, Children (wie Anm. 34), 120.

107 Marcel Mauss: Die Techniken des Körpers, In: ebd.: Soziologie und Anthropologie, Bd. 2, München u. Wien: Hanser 1975, 199-222, hier 218. Mauss notiert eine sonderbare Anekdote zur Illustration seines Begriffs der Körpertechniken. Im Ersten Weltkrieg habe er erlebt, dass sich englische Soldaten nicht der französischen Spaten bedienen konnten. Wenn eine Division eine französische ablöste, hätten 8.000 Spaten geändert werden müssen (201).

108 MacGill, Children (wie Anm. 34), 211.

laden wurden.¹⁰⁹ Taylor geht es darum, seine „wissenschaftliche“ Methode der Bestimmung der Arbeitsleistung an die Stelle des Akkordlohns zu setzen. Denn auch im Akkordlohn, so Taylor, sei das „soldiering“ – also das „Bummeln“ oder „Trödeln“ – eine Unsitte der Arbeiter, die es ihnen mit seiner neuen Herangehensweise auszutreiben gelte.¹¹⁰

Angesichts der Erfahrungen von MacGill und Fischer mit dem Akkordsystem scheint Taylors Behauptung jedoch absurd, die Arbeiter hätten gebummelt und die Leistung, zu denen ihre Körper fähig gewesen wären, hätten sich leicht verdoppeln und verdreifachen lassen. Auch in Erinnerung an Wolframs genauen Beschreibungen aus den 1830er Jahren der Arbeitsleistung von Mann und Tier im Erdbau, unter verschiedenen klimatischen Umständen, mit unterschiedlichen Werkzeugen und variierenden Bodenbeschaffenheiten, überraschen die Versprechen Taylors. Taylor war Teil der eingangs geschilderten Bewegung der Moderne, die um 1900 neue wissenschaftliche Repräsentationen des menschlichen Körpers schuf und diese mit sozialreformerischen Erwartungen verknüpfte.¹¹¹ Wenn man Taylors Rationalisierungstechniken sowie die anderen Bemühungen von Arbeitswissenschaften oder Physiologie in den Kontext etwa der Bürokratisierung stellt, dann wird ersichtlich, warum James Beniger die Jahrzehnte um 1900 als „Control Revolution“ bezeichnet.¹¹²

Die in diesem Aufsatz geschilderten Arbeitsprozesse im Erdbau sowie die Art und Weise, wie darin Körper produziert, benutzt und verbraucht wurden, war vormodern. Angesichts der „feudalen“ Verhältnisse im Trucksystem erscheint es fraglich, ob von Lohnarbeit in dem Sinne gesprochen werden kann, in dem Jürgen Kocka sie als Charakteristikum

109 Frederick W. Taylor: *The Principles of Scientific Management*, New York u.a. 1911, 46 u. 64ff. Vgl. Sonja Apel: Die Entwicklungsgeschichte der Stoppuhr und ihre Verwendung als Rationalisierungsinstrument, In: *Technikgeschichte* 73 (2007), 43-68; Herbert Mehrrens: Arbeit und Zeit, Körper und Uhr. Die Konstruktion von „effektiver“ Arbeit im „Scientific Management“ des frühen 20. Jahrhunderts, In: *Beiträge zur Wissenschaftsgeschichte* 25 (2002), 121-136. Taylor wollte seine Methode der „wissenschaftlichen Betriebsführung“ als universell verstanden wissen und setzte sich auch mit dem optimalen Schaufeldesign und dem Betonbau auseinander, vgl. Frederick W. Taylor; Sanford E. Thompson: *A Treatise on Concrete. Plain and reinforced. Materials, Construction, and Design of Concrete and Reinforced Concrete*, New York u.a. 1912.

110 Taylor, *Principles* (ebd.), 21.

111 Vgl. zum Rationalisierungsdiskurs in Deutschland Rita Pokorny: Taylor – Gilbreth – Ford aus der Sicht der Rationalisierungsexpertin Irene Witte (1894-1976), In: *Technikgeschichte* 70 (2003), 153-184; J. Ronald Shearer: Talking About Efficiency. Politics and the Industrial Rationalization Movement in the Weimar Republic, In: *Central European History* 28 (1995), 483-506.

112 James Beniger: *The Control Revolution. Technological and Economic Origins of the Information Society*, Cambridge MA u.a. 1986.

des entwickelten Kapitalismus versteht.¹¹³ Die feudalen Herrschaftsstrukturen des Kaiserreichs beschäftigten auch Fischer. In einer Anekdote schildert er, wie er an einem freien Sonntag einen Ausflug unternahm. Aufgebracht, weil adlige Besitzer ihm das Fischen in ihren Bächen verboten hatten, notiert er: Es sei „dem Adel ganz schnuppe... wenn ich nur recht viel Branntwein soff, wenn ich ihm nur nicht mit der Angel ans Wasser kam.“¹¹⁴ Die Geschichte des Bodens, den Red Billy's Gang mit Dynamit zersprengte und dessen Bruchstücke Fischer mit Zettel und Karre transportierte, sowie das Produktionsregime des Erdbaus, dessen Schmierstoff auf Pump konsumierter Alkohol im Trucksystem war, führen so auch zu einer klassischen Frage der Sozialgeschichte nach dem Erwachen des Klassenbewusstseins zurück.

Heteronomie war ein Charakteristikum der Körper zurichtenden und verschleißenden Erdarbeit. Während seiner Missionstätigkeit unter Kanalarbeitern in den Jahren um 1900 im Deutschen Reich beobachtete ein Geistlicher, dass die meisten Arbeiter sich darüber bewusst seien, dass der Produktionsprozesse der Erdarbeit ihre Körper und ihre Zukunft so im Griff habe, dass es kaum einen Ausweg aus ihrer Situation gebe. Anders als bei Rekruten, die in den Soldatenstuben das Ende ihrer Dienstzeit immer vor Augen hätten, lasse ihn das Dasein der Erdarbeiter an „das Sträflingsleben denken“, nur dass es nicht äußerer Zwang sei, sondern „die Not, die Furcht vor der Landstraße und die Aussicht auf den hohen Lohn, der sie... alle Entbehrungen ihres mühseligen und freudlosen Daseins ertragen lässt.“¹¹⁵

Von Sam Cooke, dessen Hit aus dem Jahr 1960 der Soundtrack dieses Aufsatzes ist, erzählt man sich, dass ihm die Textidee beim Anblick eines Trupps Erdarbeiter in den Südstaaten gekommen sei. Die Arbeit von Sklaven und Gefangen auf „highways and byways“ legt eine Spur aus, die von Fischer und MacGill in die USA zu John Spivaks erschütternder Reportage „Georgia Nigger“ aus dem Jahr 1932 verläuft.¹¹⁶ Julia Seibert weist auch für den europäischen Kolonialismus darauf hin, dass der moderne Kapitalismus durch Relationen von Gewalt bestimmt ist, und dass sich freie Lohnarbeit oft in produktiven Wechselverhältnissen mit Skla-

113 Jürgen Kocka: *Geschichte des Kapitalismus*, München 2013, 99ff., Zitat 101.

114 Fischer, *Denkwürdigkeiten*, Bd. 1 (wie Anm. 41), 327f.

115 Küßner, *Kanalarbeitern* (wie Anm. 101), 27-29.

116 John L. Spivak: *Hard Times on a Southern Chain Gang*. Originally Published as the Novel *Georgia Nigger* (1932), Columbia SC 2012; vgl. auch Dennis Childs, *Slaves of the State. Black Incarceration from the Chain Gang to the Penitentiary*, Minneapolis u.a. 2015.

verei und Zwangsarbeit befindet.¹¹⁷ In unserer Gegenwart führen Spuren zu den Baustellen von Fußballweltmeisterschaften, wo wir die vom „Kafala-System“ zerstörten Körper von Arbeitsmigranten und sportwissenschaftlich optimierte Fußballerkörper antreffen.¹¹⁸ Die Gleichzeitigkeit des Ungleichzeitigen auf den Baustellen der Moderne ist kein Zustand, der sich mit fortschreitender Modernisierung aufgelöst hätte.

Eike-Christian Heine, Kontakt: eike-christian.heine (at) tu-bs.de. Studium der Politikwissenschaft, Philosophie und Neueren Geschichte in Braunschweig. Dort 2013 Promotion zur Geschichte des Nord-Ostsee-Kanals. Von 2012 bis 2016 Wissenschaftlicher Mitarbeiter an der Abteilung Wirkungsgeschichte der Technik am Historischen Institut der Universität Stuttgart. Seit 2016 als Wissenschaftlicher Mitarbeiter zurück am Institut für Geschichtswissenschaften der TU Braunschweig. Aktuell Forschungsstipendiat der Gerda-Henkel-Stiftung mit einem Forschungsvorhaben zum praktischen Wissen der kolonialen Archäologie im Osmanischen Reich.

117 Julia Seibert: Kazi. Konzepte, Praktiken und Semantiken von Lohnarbeit im kolonialen Kongo, In: Jörn Leonhard; Willibald Steinmetz (Hg.): Semantiken von Arbeit. Diachrone und vergleichende Perspektiven, Köln u.a. 2016, 209-224.

118 Vgl. die Berichte des Internationalen Gewerkschaftsbundes zur Situation der Arbeiter in Katar: <https://www.ituc-csi.org/qatar?lang=de> (1. August 2017).