

**Zeitschrift:** Oltner Neujaarsblätter  
**Herausgeber:** Akademia Olten  
**Band:** 71 (2013)  
  
**Artikel:** Hemdsärmelig im starren Winterfrost : die ersten Italiener in Olten  
**Autor:** Heim, Peter  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-659012>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 03.02.2026

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

# Hemdsärmig im starren Winterfrost

Die ersten Italiener in Olten

Peter Heim



Italienische Cementiers des Bauunternehmers Walter Belart (4. v. l.), um 1910

Die Schweiz zählt heute zu den Ländern mit dem höchsten materiellen Lebensstandard. Kein Wunder, dass zahllose Zuwanderer aus ärmeren Ländern versuchen, an diesem Wohlstand teilzuhaben. Zu dem, was in den anderthalb Jahrhunderten seit dem industriellen Aufbruch erschaffen worden ist, haben viele Menschen von jenseits der Landesgrenzen einen wesentlichen Beitrag geleistet. Die bauliche Entwicklung ist ohne die Mithilfe der Migranten aus unserem südlichen Nachbarland kaum denkbar.

Bis in die 1880er-Jahre war die Schweiz ein Auswanderungsland. Trotz dem nach der Jahrhundertmitte einsetzenden industriellen Aufschwung war das Land noch Jahrzehnte lang nicht in der Lage, seine wachsende Bevölkerung ausreichend zu ernähren und jungen Menschen Perspektiven zu bieten. Ihren Höhepunkt erreichte die Auswanderung im Jahre 1883; dann änderte sich die Lage: bereits fünf Jahre später wies die Schweiz erstmals eine positive Wanderungsbilanz auf.

Unter den Zuwanderern bildeten die Deutschen lange Zeit die grösste Gruppe, vor den Franzosen und den Immigranten aus Österreich-Ungarn. Da die meisten von ihnen aus

den Grenzregionen (Südbaden und -württemberg, Jura, Savoyen, Vorarlberg) stammten, bildete deren Integration keine grossen Probleme. Bei den aus dem italienischen Sprachraum einwandernden Arbeitskräften hingegen stiess die soziale Integration auf bedeutend mehr Schwierigkeiten. In Italien war die Emigration bis um die Mitte des 19. Jahrhunderts kaum ein Thema.<sup>1</sup> Erst mit der italienischen Einigung im Jahre 1861 entstanden die Voraussetzungen, die viele Italiener bewogen, ihr Land zu verlassen. Den Angaben der offiziellen Statistik zufolge verliessen in der Zeit zwischen 1876 bis zum Ersten Weltkrieg mehr als 14 Millionen Menschen die Apenninenhalbinsel; in Tat und Wahrheit dürfte die Zahl noch grösser gewesen sein.<sup>2</sup> Dabei zog es die Süditaliener mehrheitlich nach Übersee, während die Norditaliener in die europäischen Nachbarländer strömten, nach Frankreich, Österreich-Ungarn, die Schweiz und Deutschland. Die meisten von ihnen dachten bloss an eine vorübergehende, saisonale Auswanderung. Die Gründe dafür, dass innerhalb eines halben Jahrhunderts etwa die Hälfte der Bevölkerung Italiens ihr Heil in der Emigration suchte, sind vielschichtig. Durch die



politische Einigung Italiens wurden seit 1861 Mechanismen ausgelöst, welche auch in den nördlichen Regionen, deren Eliten sich vom Risorgimento am meisten versprochen hatten, den Druck auf die ländlichen Unterschichten vergrösserten. Um die Einigung zu finanzieren, wurden die (hauptsächlich indirekten) Steuern erhöht. Die daraus resultierenden Preissteigerungen trafen die ärmsten Schichten am schwersten. Durch die Liberalisierung der Wirtschaftspolitik wurde der Agrarmarkt national und sogar international orientiert. Die bislang vor allem auf regionale Märkte ausgerichteten Kleinbauern hatten Mühe, sich im geforderten Tempo auf diese Neuerung einzustellen. Ansätze zur Mechanisierung und Modernisierung der Landwirtschaft beschränkten sich auf die flachen Gebiete und erreichten die abgelegeneren Regionen kaum. Zudem überschwemmte billiges Getreide aus Russland und den USA den italienischen Markt. Eine effiziente Agrarreform fehlte, statt dessen wurde der Boden durch Umverteilung zerstückelt, während sich viele Bauern noch in feudalen Abhängigkeitsverhältnissen befanden. «Das Zusammenreffen von Agrarkrise und demografischer Expansion verursachte letztlich neben der Krise der Kleinbesitzer die Freisetzung eines Landarbeiterproletariats, das vom örtlichen Arbeitsmarkt aufgrund der spärlichen industriellen Entwicklung nicht absorbiert werden konnte oder zumindest chronisch unterbeschäftigt blieb.»<sup>3</sup>

Dabei darf nicht unberücksichtigt bleiben, dass die einsetzende Industrialisierung der Lombardei und des Piemonts eine Binnenwanderung aus den gebirgigen Gebieten ins Flachland, vom Land in die Städte und vom Süden in den Norden auslöste. Unter all diesen Umständen litten vor allem arme Bauern aus den gebirgigen Regionen, die den Anforderungen des industriellen Arbeitsmarktes nicht gewachsen waren. Sie machten den Hauptteil der Arbeitslosenmassen aus. Ihnen kamen die Stellenangebote aus dem Ausland gerade recht.<sup>4</sup>

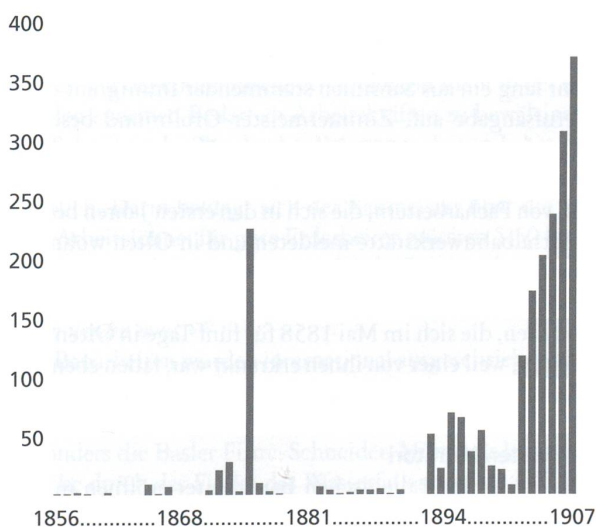
Auf der schweizerischen Seite waren vor allem die Bauwirtschaft, aber auch die Textilindustrie auf den Zustrom zusätzlicher Arbeitskräfte angewiesen. Im Eisenbahnbau wäre insbesondere die Etappe von 1883 bis 1914 ohne Italiener nicht durchführbar gewesen. Hier waren sie willkommen, weil sie billiger und schneller arbeiteten als die Einheimischen und auch eher zur Leistung von Überstunden bereit waren.<sup>5</sup> Im Hochbau brachten Italiener als Steinhauer und Maurer besondere fachliche Voraussetzungen mit, sodass sie häufig als Vorarbeiter (Poliere) bevorzugt wurden. Dass sie die Schweizer vielerorts vom Arbeitsmarkt verdrängen konnten, liegt auch an einem speziell von ihnen entwickelten System der Anlehre, das auch mit der Bezahlung von Bestechungsgeldern kombiniert war. Poliere betätigten sich auch als Werber in den Herkunftsgebieten, sodass sich manche Arbeiter in einem Abhängigkeitsverhältnis befanden. Häufig wurden sie von dubiosen, geschäftstüchtigen Werbern geködert und den Schweizer Arbeitgebern förmlich ausgeliefert.<sup>6</sup>

Der italienische Staat kümmerte sich bis in die 1880er-Jahre kaum um die Belange der Emigration. Immerhin ermöglichte ein bilaterales Abkommen mit der Schweiz aus dem Jahre 1868 die Niederlassung der Immigranten. Für die Einreise genügte das Vorweisen eines Passes, einer Identitätskarte oder eines Heimatscheins.<sup>7</sup> Der Entscheid über die Niederlassungsbewilligung war zwar Sache der Kantone, die diese kaum je verweigerten. Das Gegenstück zu dieser Einreisefreiheit bildete die Leichtigkeit, mit der Italiener auf bloss administrativem Wege abgeschoben werden konnten, und ihre faktische Rechtslosigkeit.

Auf sozialem Gebiet bestand seit 1875 eine Vereinbarung, dem im jeweiligen Gebiet erkrankten, bedürftigen Angehörigen des anderen Landes ärztliche Hilfe und Pflege zuteil werden zu lassen. Die Wirkung dürfte allerdings nicht besonders gross gewesen sein und konnte durch Zwangsheimschaffungen und Ausschluss von Spitalbehandlung umgangen werden.<sup>8</sup> Später wurde je nach dem Stand des kantonalen Rechts am Wohnort für Armen- und Krankenpflege, teilweise sogar für Arbeitslosenunterstützung gesorgt. Schwierigkeiten ergaben sich in der Schule, da fast die Hälfte der Italiener Analphabeten waren. Förmliche Italienerschulen wurden erst kurz vor dem Ersten Weltkrieg eröffnet. Dagegen waren auch Saisonniers der Steuerpflicht unterstellt, welcher sie sich aber oft entzogen. Fabrik- und Haftpflichtgesetz wurden bei den Italienern sehr large gehandhabt. Bei Unfällen entzog sich der Unternehmer häufig der Entschädigungspflicht und der Kündigungsfrist von 14 Tagen, die das Fabrikgesetz vorschrieb.<sup>9</sup>

#### Italienische Einwanderung bis 1880 am Beispiel Olten

Bis gegen Ende der 1880er-Jahre hielten sich die Zahlen der italienischen Einwanderer in die Schweiz noch unter 1,5% der Gesamtbevölkerung, stiegen aber bis zum Kriegsausbruch auf 5,5% an. Dies spiegelt sich auch in der Einwohnerstatistik der Stadt Olten. Nach einem





ersten Anschwellen um die Mitte der 1870er-Jahre gehen die Werte deutlich zurück und nehmen dann ab 1893 erneut zu. Nach einem vorübergehenden Rückgang um die Jahrhundertwende setzt 1902 ein enormes Wachstum ein, sodass sich die Einwohnerkontrolle gezwungen sah, ein separates «Ausländerregister» zu führen, in dem sich fast ausschliesslich italienische Namen finden. Der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg hat Urs Bloch seine 1997 erschienene Lizenziatsarbeit gewidmet. Ganz unbeachtet geblieben ist bisher die Frühphase der italienischen Zuwanderung. Deshalb soll im Folgenden ein Blick auf die Vorhut der «braunen Söhne des Südens» geworfen werden.

### Erste Phase des Bahnbaus

Die ersten ausländischen Arbeitskräfte erreichten unsere Region in der ersten Etappe des Bahnbaus, vor allem im Zusammenhang mit der Entstehung der alten Hauensteinlinie 1853 bis 1858. Von den insgesamt 5519 Bahnarbeitern, die beim Bau der Strecke Sissach–Olten mitwirkten, waren bloss knapp 28 Prozent Schweizer. Unter den 3985 Ausländern stellten die Deutschen das mit Abstand grösste Kontingent, während die 74 Italiener, vor allem aus Sardinien-Piemont und der Lombardei stammend, eine verschwindend kleine Minderheit ausmachten. Selbst mit den aus dem bis 1918 noch österreichischen Südtirol stammenden Italienischsprachigen kommt deren Anteil nur wenig über zwei Prozent hinaus.<sup>10</sup>

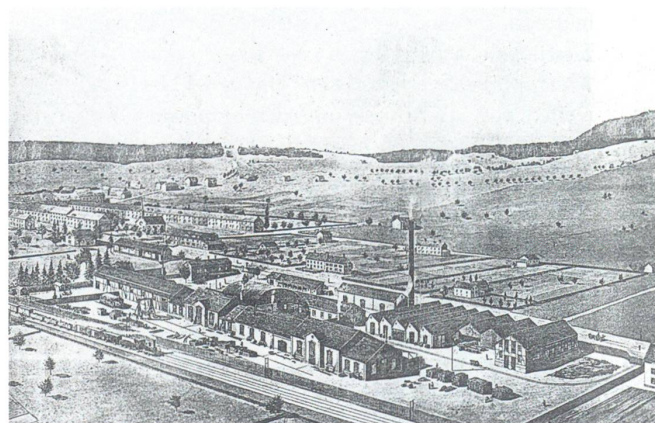
Die fremden Arbeiter wurden in provisorischen Quartieren untergebracht, die ihnen von den Unternehmern der Baulose zur Verfügung gestellt wurden, bei Gastwirten oder bei Privatleuten. Für diese bedeutete die Einquartierung der Fremden eine willkommene Einnahmequelle, aber auch das Risiko, dass die Mieter ihnen das Geld schuldig blieben. Deshalb scheinen die Ankömmlinge nicht immer willkommen gewesen zu sein; die Oltnen Wirte mussten von der Regierung jedenfalls aufgefordert werden, die nach einer Unterkunft suchenden Bahnarbeiter nicht einfach wegzuweisen.<sup>11</sup> Dem entsprechend weisen die frühesten Register der städtischen Einwohnerkontrolle bloss vereinzelte Italiener aus: Bei Gärtner Munzinger in der Neumatt hielt sich ab Oktober 1856 fast ein Jahr lang ein aus Sardinien stammender Immigrant ohne Berufsangabe auf, Zimmermeister Grolimund beschäftigte im August 1857 für ein paar Tage einen aus dem Piemont stammenden Gesellen, und unter den Hunderten von Facharbeitern, die sich in den ersten Jahren bei der Centralbahnwerkstätte meldeten und in Olten wohnten, findet sich ein einziger Italiener, ein Mechaniker aus Luserna San Giovanni bei Turin. Die drei sardinischen Musikanten, die sich im Mai 1858 für fünf Tage in Olten aufhielten, weil einer von ihnen erkrankt war, fallen ebenfalls kaum ins Gewicht.<sup>12</sup>

### Die ersten Muratori

Die Reihe der italienischen Bauarbeiter eröffnen in den Jahren 1865 bis 1867 eine Gruppe von achtzehn Mau-

ern aus den grenznahen Dörfern der Lombardei, die bei Baumeister Josef Kümmerli Arbeit fanden.<sup>13</sup> Als Ausweis legten sie, wie alle aus Italien stammenden Zuwanderer, einen Pass vor. Damals entstand hinter dem Bahnhof, zwischen dem Bifang und der Aarburgerstrasse, Olten inzwischen fast gänzlich verschwundenes erstes modernes Industriequartier, dessen einstige Ausdehnung auf dem 1868/69 geschaffenen Katasterplan und auf einem Stahlstich aus dem Jahre 1896 deutlich erkennbar ist.<sup>14</sup>

Wo Baumeister Kümmerli «seine» Italiener einlogierte, kann nicht mit Sicherheit gesagt werden. Nur bei einzelnen von ihnen wird der Logisgeber namentlich genannt: der Fuhrhalter Lütolf im Hübeli bzw. an der Tannwaldstrasse oder der Metzger Büttiker im Lebernquartier. Die Übrigen waren vermutlich in den Liegenschaften untergebracht, welche Kümmerli selbst an der Bahnhofstrasse, an der Aarburgerstrasse und der Hinteren Gasse besass.<sup>15</sup>



Stahlstich von Ernst Hesmert, Basel, 1896

Ein nächstes Kontingent an italienischen Maurern rückte Anfang der 1870er-Jahre an. Die Reihe wird im Juni 1872 eröffnet durch den aus Como stammenden Antonio Gadola, der vom Baumeister und Architekten Emil Lang zum Bau des Schuhfabrik-Gebäudes der Herren Strub und Glutz im Hammer als Polier engagiert wurde.<sup>16</sup> Ihm folgten innert wenigen Tagen 19 weitere Maurer, fast alle aus der unmittelbaren Umgebung von Como. Bei allen wird Gadola als Arbeits- oder Logisgeber genannt, was wohl zu bedeuten hatte, dass sie durch seine Vermittlung nach Olten gelangt waren, um beim Fabrikbau im Hammer mitzuwirken. Vermutlich haben wir es hier mit dem oben beschriebenen Phänomen der Abhängigkeit von einem als Vorarbeiter wirkenden Landsmann zu tun. Wie weit deren Verpflichtungen gegenüber Gadola gingen, verraten uns die spärlichen Hinweise nicht. Da etwa die Hälfte von ihnen noch im gleichen Jahr weiterreisten, kann man davon ausgehen, dass sie mit provisorischen Unterkünften vorlieb nehmen mussten, wahrscheinlich in den diversen Liegenschaften, die Emil Lang vor allem an der späteren Sälistrasse, vereinzelt aber auch an der Wartburgstrasse, der Aarburgerstrasse oder am Friedhofweg besass.<sup>17</sup>





Die Schuhfabrik im Hammer war, nach der Centralbahnwerkstätte und der Giesserei von Roll, Oltens drittes modernes Fabrikgebäude.

Im darauf folgenden Jahr nahm die Zahl der Saisonarbeiter weiter zu. Anfang April 1873 meldeten sich gleich acht aus der Lombardei und aus dem Piemont stammende Maurer bei der Einwohnerkontrolle an, eine Woche später waren es wiederum sieben, alle aus Como, darunter auch drei bereits bekannte Gesichter<sup>18</sup>, im Sommer schlossen fünf weitere die Reihe ab. Ihre Aufenthaltsdauer schwankt bei den meisten zwischen einem bis drei Monaten, bloss zwei von ihnen blieben bis Ende des Jahres, einer sogar bis zum nächsten Frühjahr. Die vier Brüder Inganni aus Dizzasco bei Como, die sich gemeinsam am 7. Juli in Olten angemeldet hatten, zogen bereits nach etwas mehr als drei Wochen nach Aarau weiter. Auffallend ist, dass alle im Jahre 1873 in Olten angemeldeten italienischen Bauarbeiter beim Gastwirt Viktor Studer «Zur Rose» in der Altstadt einquartiert waren. Am 5. April 1875 meldete sich eine Gruppe von sechs Maurern, deren Herkunft nicht eindeutig zu bestimmen ist.<sup>19</sup> Als Arbeitgeber gaben sie den Maurermeister Jakob Willi an. Der aus Löstorf stammende Handwerker hatte sein Geschäft hinter dem Bahnhof an der Tannwaldstrasse, dort, wo heute das Seminarhotel Amaris steht.



Das Gasthaus zur Rose an der Hauptgasse (vorne links), 08.11.02. Hier waren die meisten italienischen Saisoniers untergebracht.

#### «Herren- und Damenstoffe zu Fabrikpreisen»

Als erster selbstständiger Geschäftsmann aus dem Gebiet des Königreichs Italien etablierte sich der aus Gressonay St-Jean im teilweise deutschsprachigen Teil des Aostatalles stammende Textilkaufmann Johann Anton Laurent. Er meldete sich am 1. Mai 1871 in Olten an und wohnte zunächst bei einer Witwe Frey, möglicherweise an der Hauptgasse. Bereits im Januar 1872 wird seine Firma Laurent & Cie. erwähnt. Sie befand sich 1876 im Haus des Sattlers Viktor Meyer an der Hauptgasse, gegenüber dem Gasthof Löwen. In den sechs Jahren seines Wirkens in unserem Städtchen beschäftigte Laurent insgesamt 24 Personen, darunter 12 Angestellte (Commis), einen Gehilfen, einen Volontär, 6 Lehrlinge und 4 Mägde. Die meisten stammten, wie Laurent selbst, aus dem Aostatal, einige davon waren direkte Verwandte des Chefs.



#### Gäubahnarbeiter

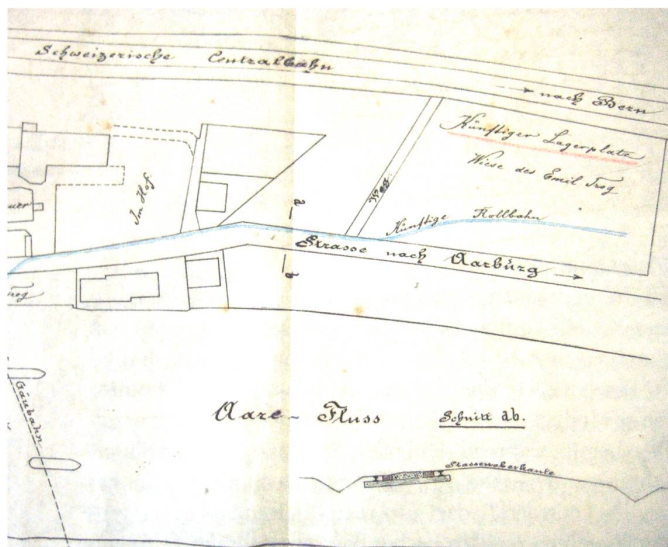
Im Zusammenhang mit dem Bau der Gäubahn erlebte unsere Region zum zweiten Mal einen Massenzustrom von auswärtigen Arbeitskräften. Davon waren bloss noch rund 10 Prozent Deutsche, die weitaus meisten (69%) stammten aus Italien und aus dem italienischsprachigen Südtirol. Wie bereits während der ersten Bauphase in den 1850er-Jahren war der einheimische Arbeitsmarkt nicht in der Lage, den enormen Bedarf an Arbeitskräften zu bewältigen. Ein Schreiben des Trimbacher Bauunternehmers Lehmann an das Direktorium der Centralbahn dokumentiert dies deutlich. Darin beklagt sich der Baumeister über die hohen Arbeitslöhne; für gute Erdarbeiter müssten 5.50 bis 7 Franken gerechnet werden, «weil in der Baugegend wenig Arbeiter erhältlich und daher weit der grösste Teil aus der Ferne bezogen werden muss.»<sup>20</sup>

Die Bauarbeiten wurden international ausgeschrieben und in einem aufwendigen Submissionsverfahren an einzelne Bauunternehmungen vergeben. Von sich reden machte besonders die Basler Firma Schneider, Münch & Jerschke, welche durch das Fiasko des Wasserfallentunnels in Konkurs geriet; von den Baulosen der Gäubahn ging die



Strecke zwischen Olten und Oberbuchsiten an die Wiener Baufirma Demuth & Klemensiewicz und an den Baumeister Conrad Zschokke von Aarau<sup>21</sup>, die Fortsetzung bis Oensingen an ein hiesiges Baukonsortium, für welches J. Lehmann in Trimbach und Fritz von Arx in Olten zeichneten<sup>22</sup> Mit dem aus Prag stammenden Carl Demuth und seinem Associé Ferdinand Klemensiewicz aus Graz war die Centralbahngesellschaft schon seit 1873 im Geschäft.<sup>23</sup> Entsprechend den vertraglichen Bestimmungen<sup>24</sup> liessen sich die beiden Eisenbahnbauer mit ihren Familien im Sommer 1875 für ein Jahr in Olten nieder.<sup>25</sup>

Die «Allgemeinen Bedingungen für die Übernahme grösserer Arbeiten und Lieferungen bei der Bauverwaltung», die einen integrierenden Bestandteil des Vertrages mit der Centralbahn bildeten, schrieben den Akkordanten vor, für die «Anschaffung und Herrichtung der erforderlichen Werk- und Materiallagerplätze auf eigene Kosten» zu sorgen. Deshalb ersuchten die Herren Demuth und Klemensiewicz die kantonale Baudirektion und indirekt auch die Stadt Olten um die Erlaubnis zur Installation einer Rollbahn für den Transport von Baumaterialien über die Aarburgerstrasse. Die Steine wurden möglicherweise von der Säliwald-Grube, heute «Elefantenplatz» genannt, zum Materiallager auf der Wiese des Emil Trog an der Aarburgerstrasse transportiert und von dort aus von den Arbeitern auf Rollwagen zur Baustelle geschoben.<sup>26</sup>



Plan für die Rollbahn für den Materialtransport

Die Centralbahn verpflichtete ihre Akkordanten ausserdem, für die in ihren Diensten stehenden Arbeiter eine Krankenkasse zu betreiben, deren Statuten genau vorgeschrieben wurden.<sup>27</sup> Danach mussten jedem Arbeiter 2 bis 3 Prozent des Lohnes abgezogen werden. Aus dem Fonds, der auch durch freiwillige Beiträge der Arbeitgeber gespeist werden konnte, wurde die Pflege von erkrankten oder verunfallten Arbeitern während maximal acht Wochen finanziert. Im Todesfall übernahm die Kasse die Beerdigungskosten. Eine aus dem Bauaufseher, einem Ver-

treter der Baufirma und einem von dieser bezeichneten Arbeiter bestehende Aufsichtskommission hatte, zusammen mit einem Vertrauensarzt, darüber zu bestimmen, ob die Patienten ins Spital eingeliefert werden sollten und ob sie Kostengutsprachen erhielten. Stellte die Kommission ein Selbstverschulden, zum Beispiel «infolge liederlichen Lebenswandels oder Schlägereien» fest, war die Kasse von der Übernahme der Kosten entbunden.<sup>28</sup>

Der Zustrom von Bauarbeitern aus Italien setzte im Spätherbst 1874 ein. Das «Oltner Wochenblatt» meldete: «Täglich reisen hier eine Menge Italiener durch, die Arbeit am Wasserfallentunnel suchen. Mümliswil soll bereits eine grosse Ähnlichkeit mit Göschenen am Gotthardtunnel zeigen; 13 Wirtschaften kredenzen bereits die Gaben des Bacchus und Gambrianus und täglich rücken neue Arbeiterkolonnen ein.»<sup>29</sup> Als sich infolge der Eisenbahnkrise das Fiasko der von der Centralbahn engagierten Baugesellschaft am Wasserfallentunnel abzeichnete<sup>30</sup>, suchten die Italiener andere Baustellen auf, was auch in Olten registriert wurde: «Fremde Physiognomien tauchen in dem stillen Weichbilde unserer Stadt auf, namentlich italienische.»<sup>31</sup> Der Zustrom dauerte bis zur Vollendung der Jurasüdfuss-Strecke im Dezember 1876.

Die meisten der Gäubahnarbeiter kamen, wie ihre Kollegen auf den Baustellen in früheren Jahren, aus den ländlichen, grenznahen Gebieten der Lombardei, des damals noch österreichischen Südtirols, des Piemont und Venetiens. Die Unterbringung der zahlreichen Saisonniers bereitete angesichts der notorischen Wohnungsnot grosse Schwierigkeiten. Wenn es die Witterung zulies, übernachteten sie unter freiem Himmel: «Vom Gäu her, wohl vom Wasserfallentunnel kommend, langte abends nach 10 Uhr ein Trupp italienischer Arbeiter an und lagerte sich bei der milden Sommernacht in malerische Gruppen unter den schützenden Kastanienbäumen der Kirchenterrasse. Ein Sänger mit weithin schallender Stimme verkündete dann morgens unter den Schläfern Tagwacht und unter kräftigem Chorgesang in bekannter Art erfolgte nach beendigter Toilette der Abmarsch.»<sup>32</sup>

Wie prekär die Verhältnisse damals waren, geht aus einem Artikel des «Oltner Wochenblatt» vom 27. Januar 1875 deutlich hervor: «Nicht nur werden die kleinsten Lokalitäten vollgepfropft, sondern gar oft werden in Kammer und Dachboden Kochherde erstellt und Heizeinrichtungen getroffen, ohne dass die notwendige Feuersicherheit vorhanden ist. (...) Die demnächst beginnenden Arbeiten an der Gäubahn und Aarbrücke werden einen neuen Zuschub von Arbeitern herbeiführen, nebstdem dass einige für den Bahnbau beanspruchten Wohnungen durch Abbruch beseitigt werden.» Hinzu kamen auch hygienische Probleme: Im Mai desselben Jahres musste die Polizeikommission den Sodbrunnen des Hauses von Zimmermeister von Arx, dessen typhusverseuchtes Wasser von italienischen Bauarbeitern benutzt wurde, schliessen.<sup>33</sup>

Soweit sie in Olten wohnten, waren die Gäubahnarbeiter etwa zu einem Drittel bei Gastwirten untergebracht, am häufigsten (zu fast 20 Prozent!) wird wiederum der «Rosen»-Wirt Viktor Studer an der Hauptgasse genannt.<sup>34</sup> Die Übrigen verteilten sich auf zahlreiche private Logisgeber, die sich nicht in allen Fällen identifi-



zieren lassen. Dabei fällt eine gewisse Massierung in der Altstadt, wo sich die meisten Wirtshäuser befanden, auf. Mehrfach genannt werden auch das Grundquartier und die Solothurnerstrasse, vereinzelt auch das Widen- und Lebernquartier. Etwa ein Drittel der Italiener wohnte auf dem rechten Aareufer, besonders an der Aarauerstrasse und im Hardfeld, an der Säli- oder Aarburgerstrasse, vereinzelt auch an der Wartburg- und Tannwaldstrasse. Über die konkreten Arbeits- und Lebensumstände der «braunen Söhne des Südens» verraten uns die Quellen wenig. Die spärlichen Hinweise in der Tagespresse vermitteln kaum ein realistisches Bild vom Arbeitsalltag der Gäubahnarbeiter. Das «*Oltner Wochenblatt*» war des Lobes voll über die Italiener, «*die mit nie rastendem Eifer und südlicher Lebhaftigkeit von der ersten Morgenfrühe bis zum Einbrechen der Nacht Schaufel und Pickel, Schubkarren und Schotterwagen in Bewegung setzen, während irgendwo in der Nähe in einer geschützten Höhlung ein Kamerad im Freien auf der malerischen Feldküche das frugale Mahl bereitet.*»<sup>35</sup>

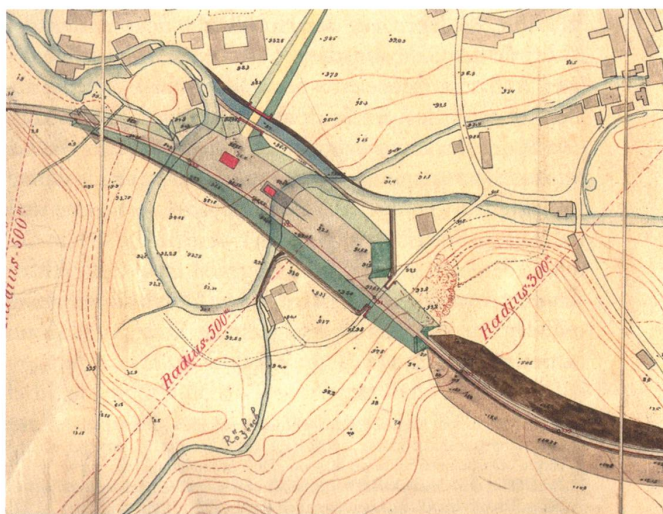
Gelegentlich werfen Meldungen über Unfälle ein Schlaglicht auf die Härte des Alltags: «*Letzte Woche verunglückte bei der Gäubahnbaute zwischen bernisch Wangen und Bipp ein italienischer Arbeiter, Familienvater, der in Folge eigener Unvorsichtigkeit durch nachstürzende Schuttmasse so verletzt wurde, dass einige Stunden später der Tod erfolgte.*»<sup>36</sup> Die Arbeit in den Steinbrüchen, bei Geländeaufschüttungen oder beim Bau der Gäubahnbrücke – alles Handarbeit, bei winterlicher Kälte ebenso wie in der Hitze des Sommers – stellte enorme physische Anforderungen, von der Belastung der Tunnelarbeiter an der Wasserfallenbahn gar nicht zu sprechen. Was ebenfalls ein Stück der sozialen Realität spiegeln dürfte, sind gelegentliche Hinweise, dass die Italiener in Lohnfragen nicht mit sich spassen liessen. Ohne Murren hatten sie die beschwerliche Reise und die prekären Arbeits- und Lebensbedingungen auf sich genommen, in der Hoffnung, möglichst viel von dem fern der Heimat verdienten Geld nach Hause schicken zu können. In viele Fällen blieb ihnen nichts anderes übrig, als ihre Sachen zu packen und zur nächsten Baustelle zu ziehen.<sup>37</sup> Gerade dies aber bereitete ihnen mit dem Einbruch der Eisenbahnkrise immer mehr Schwierigkeiten, als die Bauarbeiten am Wasserfallentunnel im September 1875 eingestellt werden mussten. Besonders gespannt war die Lage auf basellandschaftlicher Seite. Da die Löhne ausblieben, konnten die Arbeiter das Kostgeld nicht bezahlen, und die Kostgeber verweigerten die Ausgabe von Essen, was die Arbeiter dem Hunger preisgab. Diese rotteten sich zusammen, stürmten die Baubüros, bedrohten die Angestellten mit Messern und machten Miene, Maschinen und Baracken zu zerstören. Als die Polizei eintraf, zogen die Arbeiter nach Liestal. Unter diesem Druck versprach die Centralbahn die Lohnausstände zu übernehmen und kündigte den Vertrag mit der Baugesellschaft. Diese hatte die Bauarbeiten unzuweckmässig eingerichtet und stiess auf grosse Terrainschwierigkeiten, sodass sie seit Wochen weder die Lieferanten noch die Arbeiter ausbezahlen konnte. Auch in Mümliswil befürchtet man eine Revolte. Eine Zeitlang schien es,



Im Baselbieter Dorf Reigoldswil ist noch heute das unvollendete Nordportal des Wasserfallentunnels zu sehen.

als könnte sich hier dasselbe Drama abspielen wie in Göschenen, wo am 28. Juli 1875 vier italienische Mineure bei einem Polizeieinsatz ums Leben kamen und zahlreiche weitere verletzt wurden.<sup>38</sup>

Die körperliche Arbeit, welche beim Bahnbau geleistet werden musste, war enorm. Ein Blick auf die Planskizzen des Hammerquartiers vermittelt eine Vorstellung von den gewaltigen Geländeaufschüttungen, die zur Anlage des Bahntrassees nötig waren. Dies war den Zeitgenossen durchaus bewusst: «*An der Gäubahn wird trotz der scharfen Winterkälte rüstig fortgearbeitet und die Söhne des Südens, die sonnengebräunten Italiener, die während der Sommermonate im heissen Sonnenbrande das Werk förderten, harren auch in dem starren Winterfrost tapfer aus; oft sogar hemdärmlich siebt man sie die gefrorene Erde wegräumen vom ersten Morgengrauen bis zur Abenddämmerung. Allen Respekt vor dieser Arbeitstüchtigkeit.*»<sup>39</sup> Auch ein gewisses Verständnis für das harte Los der Wirtschaftsflüchtlinge aus dem Süden war den Zeitungs-



Geländeaufschüttungen im Hammerquartier



redaktoren nicht fremd: »Es wirft ein trauriges Licht auf die ehemals so fruchtbaren Gefilde Italiens, den «Garten Europas», dass inmitten der rauben Winterzeit seine Bewohner sich in nördliche Gegenden wenden müssen, um für sich und die Ihrigen zu Hause den nötigen Lebensunterhalt zu suchen.«<sup>40</sup> Zur Pflege der erkrankten oder verletzten Arbeiter mietete die Bausektion ein Lokal in Trimbach, das allerdings schon vor Beendigung der Bauarbeiten wieder aufgehoben wurde.<sup>41</sup>



Gäubahnbrücke im Bau 1874. «An den beiden Wasserpfeilern an der Brücke in Olten, die ihre steinernen Köpfe aus dem Wasser hervorstrecken, wird rüstig fortgemauert, um das, was die Ungunst der Witterung und der andauernd hohe Wasserstand verzögerten, wieder einzubringen, damit noch im Spätsommer dieses Jahres die Lokomotive den Gäuern ihren schrillen Gruss bringen kann.»

Dass es, abgesehen von dem Drama an der Wasserfällen, zu keinen nennenswerten Arbeitskonflikten kam, hängt nicht nur mit der sozialen Anspruchslosigkeit der Saisonniers zusammen, sondern auch mit dem Umstand, dass die Kommunikation mit der einheimischen Bevölkerung aus sprachlichen Gründen erschwert war und eine Arbeiterbewegung, welche auf die Probleme in der Baubranche hingewiesen hätte, sich in ihren allerersten Anfängen befand. Wie ihre Kollegen aus der Hochbaubranche reisten die Mehrzahl der Gäubahnarbeiter nach einer durchschnittlichen Aufenthaltsdauer von etwa vier Monaten wieder ab. Der Letzte verliess die Stadt am 1. Februar 1877. Besonders Spuren haben sie kaum hinterlassen. In den folgenden Monaten kamen nur noch vereinzelt Italiener nach Olten. Im Jahre 1881 konnten der Bundespolizei noch ganze drei italienische Staatsbürger gemeldet werden, die sich in Olten niedergelassen hatten.<sup>42</sup> Erst gegen Ende der 1880er-Jahre setzte mit dem wirtschaftlichen Wiederaufschwung und der Zunahme der Bautätigkeit die Zuwanderung aus Italien erneut ein.

<sup>41</sup> Ich folge in diesem Kapitel den Ausführungen von Erich Gruner: *Arbeitschaft und Wirtschaft in der Schweiz 1880-1914*, Bd. 1, S. 239-272, und speziell Urs Bloch: «Die braunen Söhne des Südens». Die Einwanderung italienischer Arbeiter in die Schweiz vor dem Ersten Weltkrieg, am Beispiel des Barackendorfes Tripolis bei Olten. Lizentiatsarbeit Basel 1997, S. 29ff.

<sup>42</sup> Die Statistiken erfassen häufig die Wanderarbeiter (Saisonniers), die im Winter wieder nach Italien zurückkehrten, nicht. (Gruner, S. 258f.)

<sup>3</sup> Del Fabbro, René: *Transalpini. Italienische Auswanderung nach Süddeutschland im Kaiserreich 1870-1918*. Osnabrück 1996, zit. nach Bloch, S. 23.

<sup>4</sup> Diese vorwiegend ökonomische Argumentation kann das komplizierte Phänomen nur teilweise erklären. Durch Detailstudien wäre genauer zu zeigen, wie die Wege der Kommunikation zwischen den örtlichen Arbeitsmärkten in den Zielländern und den abgelegenen Gebirgstälern funktioniert haben. Es ist möglich, dass viele Bewohner aus abgelegenen, ländlichen Gebieten zuerst in die Städte zogen, wo bessere Informationen über Emigrationsmöglichkeiten verfügbar waren. Ausserdem wären auch psychologische Faktoren einzubeziehen, um zu erklären, wie die Entscheide zum Verlassen der heimatlichen Umgebung tatsächlich zustande kamen.

<sup>5</sup> Der Berner Agronom Albert von Fellenberg hob die «verdammte Bedürfnislosigkeit» der Italiener drastisch hervor: «So ein Italiener arbeitet pro Tag fast das Doppelte von dem, was unsere trägen und langsamen deutschschweizerischen, schnapstrinkenden, stets rasonierenden Arbeiter leisten, die stets unzufrieden sind, aufbegehren und streiken, was den stets willigen, gewissenhaften Italienern bis jetzt nicht in den Sinn kommt.» (Ztschr. «Schweizer Volksarzt», abgedruckt in der »Arbeiterstimme« 64, 10. Aug. 1898.

<sup>6</sup> Gruner, E., *Arbeitschaft und Wirtschaft* 1, S. 263.

<sup>7</sup> Wie ungesichert die Rechtslage der Immigranten war, zeigt das Beispiel einer in Schönenwerd vollzogenen Ehe zwischen einem seit sechs Jahren in der Schweiz wohnenden Italiener und einer jungen Frau aus dem Badischen (StASO Ratsmanuale 1876, Nr. 1993).

<sup>8</sup> Boscardin, L.: *Die italienische Einwanderung in die Schweiz*. Zürich, 1962, S. 15.

<sup>9</sup> Interessant ist in diesem Zusammenhang das Beispiel eines von der Baufirma Grubitz & Ziegler beim Gäubahnbau in Solothurn beschäftigten Südtirolers, der am 11. Februar 1875 durch die Explosion einer Dynamitpatrone verletzt wurde. Obwohl der Arbeiter an seinem Unglück selbst schuld gewesen sein soll und das Spital in Solothurn «wegen ungebührlicher Aufführung» vorzeitig verlassen musste, offerierte ihm die Baufirma ein Geschenk von 200 Franken, wenn er auf weitere Forderungen verzichten würde. (StASO Ratsmanuale 1876, Nr. 100)

<sup>10</sup> Frey, Heinz, Glättli, Ernst: *Schaukeln, sprengen, karren. Arbeits- und Lebensbedingungen der Eisenbahnarbeiter in der Schweiz um die Mitte des 19. Jahrhunderts*. Zürich 1987, S. 361ff.

<sup>11</sup> OWB 1853.11.29.

<sup>12</sup> StAO, GA 02.12.02, Teil 2

<sup>13</sup> StAO, GA 02.12.06. Josef Kümmerli, Baumeister und Kantonsrat, 1816-1874 (ONJBI. 1967, S. 17f)

<sup>14</sup> Hauser, A.: *Olten. Architektur und Städtebau 1850-1920*. Sonderpublikation aus Band 7 der Gesamtreihe *Inventar der neueren Schweizer Architektur 1850-1920*. Hsg. von der Gesellschaft für Schweiz. Kunstgeschichte. Solothurn 2000, S. 26-31.

<sup>15</sup> Diese Angaben sind aus dem Lagerbuch 1866, dem Kataster 1873 und dem Grundbuch 1868/90 ersichtlich.

<sup>16</sup> StAO FA 06.01.24 und GA 02.12.06

<sup>17</sup> Die meisten von ihnen reisten nach Burgdorf weiter, einige wenige, darunter auch Gadola selbst, kehrten nach Hause zurück.

<sup>18</sup> Battista, Alessandro und Pietro Prioni hatten bereits im Jahr zuvor zu Gadolas Truppe gehört.

<sup>19</sup> Bei den Gebrüdern Garibaldi wird Corto angegeben, das vermutlich im Südtirol (Trentino) liegt, die Gebrüder Brusa gaben Natale als Herkunftsort an, das ich nicht identifizieren konnte

<sup>20</sup> Schreiben dat. Trimbach, 21. Febr. 1874 (SBB Archiv VGB\_SCB\_SBBSCB01 062 01)

<sup>21</sup> Vertrag vom 8. Juni 1875 (SBB Archiv VGB\_SCB\_SBBSCB01\_059\_01);

StASO RR-Akten 399, Strassen und Eisenbahn 1875, Nr. 733.

<sup>22</sup> Vertrag vom 6. Juli 1875 (SBB Archiv VGB\_SCB\_SBBSCB01\_059\_01)

<sup>23</sup> Am 5. Oktober 1873 liess der Oberingenieur des V. Departements die Summe von 9300 Franken an die Unternehmer C. Demuth und F. Clemensiewicz in Olten überweisen (SBB Archiv VGB\_SCB\_SBBSCB01 062 01)

<sup>24</sup> Allgemeine Bedingungen für die Übernahme grösserer Arbeiten und Lieferungen bei der Bauverwaltung, § 4 (SBB Archiv VGB\_SCB\_SBBSCB01\_059\_01)

<sup>25</sup> StAO GA 02.12.04. Als Niedergelassener wurde Demuth ausdrücklich dazu aufgefordert, sein Kind in die Schule zu schicken (Prot. Schulkommission 24. Juni 1875 (GA 10.01.04, S. 41)

<sup>26</sup> StASO RR-Akten 399, Strassen und Eisenbahn 1875, Nr. 733

<sup>27</sup> Statuten über die Errichtung von Krankenkassen zur Vorsorge für die beim Bau der Centralbahnen und der Aargauischen Südbahn beschäftigten Arbeiter in Krankheits- und Unglücksfällen, dat 1874.01.23. (SBB Archiv VGB\_SCB\_SBBSCB01\_059\_01)

<sup>28</sup> Die Problematik dieser Bestimmungen schimmert in dem weiter unten zitierten Bericht des «Oltner Wochenblatt» vom 27. Sept. 1876 über einen Unfall durch.

<sup>29</sup> OWB 1874.11.14.

<sup>30</sup> Das «Oltner Wochenblatt» meldete die Kursrückgänge der Eisenbahnaktien am 15. Mai 1875.

<sup>31</sup> OWB 1875.04.18.

<sup>32</sup> Volksblatt vom Jura 1875.06.03.

<sup>33</sup> Prot. Polizeikommission 1875.05.29. (StAO GA 07.01.02)

<sup>34</sup> s. oben, Anm. 7

<sup>35</sup> OWB 1875.09.01.

<sup>36</sup> OWB 1875.09.01.

<sup>37</sup> OWB 1876.01.08.

<sup>38</sup> OWB 1876.02.19.

<sup>39</sup> StAO, Kanzleiakten GA 03.02.03; Prot. Polizeikommission 1876.07.19.

(StAO GA 07.01.02)

<sup>40</sup> BAR. 21/5, Politische Polizei. Nr. 13800