

Zeitschrift: Saiten : Ostschweizer Kulturmagazin
Herausgeber: Verein Saiten
Band: 17 (2010)
Heft: 194

Artikel: Italiani tuemmer streigge!
Autor: Müller, Peter
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-884635>

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: 11.01.2026

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

ITALIANI TUEMMER STREIGGE!

↪ Als Mineure sprengten sie Löcher für die Eisenbahn, zogen als Maurer Viadukte hoch. Die Gastarbeiter schufteten für miserable Löhne und unter miesen Bedingungen – sie liessen es sich nicht immer gefallen.

von Peter Müller

Die Internetseite der Südostbahn ist chic, schnell, elegant – und aus historischer Sicht etwas ärgerlich. Zum einen erzählt sie die Geschichte der Bahn in Form einer Aneinanderreihung von eher dünnen Daten: Informationen, die sich zu keinem Bild zusammenfügen. Zum andern klammert sie den eigentlichen Bau der Linie vollständig aus. Dabei wäre nun gerade vom Bau dieser Bahn eine Menge zu erzählen – und von den Menschen, die daran beteiligt waren: den zahlreichen Italienern, Kroaten und Türken.

Das Baugewerbe erlebte damals – die Ostschweiz befand sich im Rausch der Stickereiblüte – einen Boom. Vor allem in der Stadt St.Gallen wurde gebaut wie noch nie. Die Zahl der privaten, industriellen und öffentlichen Projekte explodierte regelrecht. Die Arbeit auf dem Bau erfreute sich bei den Schweizern aber schon damals nicht gerade grosser Beliebtheit. Neben der Textilindustrie wurde das die zweite grosse Chance für Gastarbeiter. An vorderster Front standen die Italienerinnen und Italiener. Nach 1900 nahm ihr Anteil an der Wohnbevölkerung des Kantons St.Gallen rasant zu. 1911 betrug er rund sieben Prozent. Der Grossteil kam aus dem nördlichen Italien: Piemont, Lombardei, Venetien. Die Auswanderung erfolgte teils aus eigenem Antrieb – man wollte der Armut und Perspektivenlosigkeit entkommen. Teils wurde sie von den Behörden gefördert – wenn man die Leute ins Ausland abschoß, entfielen die Sozialkosten. St.Gallen wurde bis 1914 zu einem «Italienerkanton», St.Gallen-Tablat zu einem «Klein-Venedig».

Das Zusammenleben der Zugewanderten mit der einheimischen Bevölkerung verlief nicht problemlos. Es gab verschiedene Reibungsflächen und Konflikte – von der Ghattobildung auf der einen Seite zu Überfremdungsängsten auf der andern. Das galt nicht nur für das Wirtschaftszentrum St.Gallen, sondern auch für Landgemeinden wie Kaltbrunn oder Wattwil, wo während dem Bau des Rickentunnels plötzlich viele italienische Gastarbeiter lebten – oft mit ihren Familien. Die einheimische Bevölkerung hatte teilweise Schwierigkeiten mit dem südlichen Temperament zurechtzukommen, regte sich über das «laute Reden

und Singen» auf oder über die Gewohnheit, am Sonntag mit der ganzen Familie ins Wirtshaus zu gehen – dazu kamen Streitigkeiten oder Messerstechereien. Und die typischen italienischen Speisen – von Spaghetti bis Maccheroni, von Polenta bis Mortadella – wurden verlacht. Aus heutiger Sicht – inmitten all der Pizzerias, all des Pasta- und Olivenöl-Kultes – mutet das fast unvorstellbar an.

Wucherpreise für Bruchbuden

Der Bau der heutigen Südostbahn war das bedeutendste der damaligen Bauprojekte und gleichzeitig mit enormen Schwierigkeiten verbunden. Das voralpine Gelände erforderte den Bau von 85 Brücken und vierzehn Tunnels – mit technischen Hilfsmitteln, die aus heutiger Sicht kümmerlich anmuten. Die eigentlichen Bauarbeiten begannen am 27. Dezember 1905 in Lichtensteig. Ende Mai 1908 waren auf der Strecke Wattwil-Romanshorn gegen 3000 Mineure, Maurer, Handlanger und Wagenschieber im Einsatz. Ihr Tagwerk war hart, mühsam und gefährlich. Die zwei schwersten Unglücke ereigneten sich beim Tunnelbau. Im Rickentunnel kamen sechs Arbeiter durch Grubengas um, im Bruggwaldtunnel zwischen Wittenbach und St.Fiden starben sechs beim Einsturz eines Teilstücks. Santa Barbara, die Schutzheilige der italienischen Tunnelarbeiter, war offenbar nicht vor Ort gewesen – trotz der vielen Bilder, Gedichte und Gebete, die ihr gewidmet waren.

Wirklich gravierend wurde die Situation aber durch die schlechten bis miserablen Arbeits- und Lohnverhältnisse. Beim Rickentunnel beispielsweise fehlten in den Baracken Aborte, für Heizmaterial wurden Wucherpreise verlangt. Die Aufseher ahndeten geringfügige Verfehlungen übertrieben streng. Einquartiert waren die Arbeiter samt Frauen und Kindern für einige Jahre teilweise in Scheunen, Ställen und baufälligen Unterkünften – nicht selten zu völlig überbelegten Mieten. Die Räumlichkeiten waren oft überbelegt, was zu einigen schrecklichen Unglücksfällen führte. Oft zitiert wird der 22. Juni 1909: An diesem Tag kamen in Wattwil beim Brand eines überfüllten, abbruchreifen Gebäudes zehn italienische Bahnarbeiter ums Leben.

Ein Monat im Streik

Bezüglich Arbeitsbedingungen gab es im Fall des Rickentunnels drei Hauptstreitpunkte: die tägliche Arbeitszeit von elf Stunden, der Minimallohn und der Zeitpunkt der Lohnauszahlung. Die SBB hatten mit den drei Unternehmen, denen sie das Bauprojekt übertragen hatte, diesbezüglich keine Abmachungen getroffen. Das rächte sich. Am 4. Juli 1904 brach unter der Arbeiterschaft ein Streik los – ein weitgehend spontaner Protest, der zum Grossteil von den italienischen Arbeitern getragen wurde. Er sorgte weit über St.Gallen hinaus für Aufregung, stiess aber auch vielerorts auf Verständnis. So schrieb das «St.Galler Tagblatt» am 9. Juli 1904: «Die Forderungen der Arbeiter werden überall für nicht unbescheiden gehalten, und dass sie es nicht zu sehr sind, fühlt man lebhaft, wenn man mit dem Grubenlichte in der Hand im sumpfigen Schachte steht, wo einem von den triefenden Gesteinen das Wasser auf den Nacken spritzt. In solcher Lage bei heisser Arbeit elf Stunden verharren, in der dumpfigen Atmosphäre ein Stück seines Daseins zu verbringen und drin trinken und essen bei einem Lohne von nur 4.50 bis fünf Franken ist etwas Übermenschliches.»

Das «St.Galler Volksblatt» kündigte den Streikausbruch mit einem kabarettartigen Gedicht an. Sein Beginn: «Italiani tuem-mer streigge, jetze a de Rigge-Logg, keine piggle, keine suffle, tutto stille, tutto stogg. Wem-mer saffe im tunello,

Festzug nach dem Durchbruch des Wasserflutunnels im April 1909.



126 Z Breit R. 60-cc

nume ganzi elfe stund, iste streng sum goh caputo, Italiani nume sund.» Beendet wurde der Streik am ersten August vor allem durch die mangelnde Organisation der Arbeiter – und den Druck des Militärs. Die St.Galler Regierung hatte zwei Kompanien zur Baustelle geschickt. Die Streikenden lenkten ein und erklärten sich mit den Zugeständnissen des Bauunternehmens zufrieden: Beim Richtstollen wurde zur Dreischicht-Arbeit von je acht Stunden bei gleich bleibendem Taglohn gewechselt. Für die übrigen Arbeiter wurde ein Zehn-Stunden-Tag festgesetzt.

Erkämpfter Überstundenzuschlag

Fast drei Jahre später, am 27. Juni 1907, brach ein zweiter Streik los. Schauplatz war der im Bau befindliche Wasserfluchtunnel, der Brunnadern mit Lichtensteig verbinden sollte. Wieder ging es um die Arbeitszeiten und um den Lohn. Die Arbeiter forderten eine Lohnerhöhung um durchschnittlich dreissig Prozent. Dazu kam die Forderung nach einem Acht-Stunden-Tag (anstelle von zehn) und nach doppelter Entlohnung bei Überstunden. Das Bauunternehmen kam diesen Forderungen teilweise entgegen. Am 19. Juli 1907 – nach drei Wochen – fand der Streik ein Ende. Der Kompromiss bestand aus drei Punkten: eine bescheidene Lohnerhöhung, im Tunnel eine tägliche Arbeitszeit von acht Stunden und 25 Prozent Zuschlag bei Überstunden.

Die Erinnerung an diesen Streik lebt bis heute weiter; und darum herum ranken sich zig andere Geschichten. Da gibt es beispielsweise die Episode mit der angeheiterten Festclique. Sie will den nächtlichen Heimweg nach Lichtensteig abkürzen und geht durch den Wasserfluchtunnel. Weil ihre Stimmen so schön von den Wänden des Gewölbes hallen, legen die Leute mitten im Tunnel eine Jodel-Pause ein. Dann marschieren sie weiter – und realisieren nicht, dass sie die Richtung verwechselt haben. Als sie aus dem Tunnel kommen, sind sie wieder in Brunnadern. Man könnte sich auch unheimlichere Geschichten vorstellen. Zum Beispiel, dass die verwirrte Clique mitten im Tunnel plötzlich italienische Volkslieder hört.

Unbekannte Lebensgeschichten

Zum dritten Streik kam es nach dem erwähnten Tunneleinbruch im Bruggwaldtunnel vom 22. Juni 1909. Der junge Arbeiter Giovanni Pedersoli hatte zwar nach elf Tagen lebend gerettet werden können – sechs seiner Kollegen waren aber umgekommen, fünf hatten erhebliche Verletzungen davongetragen. Vor allem aber stand das Bauunternehmen in einem schlechten Licht da. Eine amtliche Untersuchung ergab, dass die Unglücksursache auf Fahrlässigkeit beruhte. Das Unternehmen hatte nicht in ausreichendem Mass für die Stützung des bereits fertiggestellten Gewölbes gesorgt. Zudem hatte

es die Rettungsarbeiten vorzeitig abbrechen wollen und liess zu allem Überfluss die Tunnelarbeiten fortsetzen, als die Verschlütteten noch nicht alle geborgen waren und der Verwesungsgeruch unerträglich wurde. Die Folge war ein weiterer Streik, wieder wurde Militär aufgezogen. Bereits nach vier Tagen fanden sich die Parteien zu einer einvernehmlichen Lösung zusammen.

Historisch aufgearbeitet sind diese Streiks nur ansatzweise. Dasselbe gilt für die Bauarbeiten und die Lebensgeschichten der Beteiligten. Am häufigsten berichtet wird – so hat man den Eindruck – über das Unglück im Bruggwaldtunnel und das dramatische Überleben von Giovanni Pedersoli. Das ist einerseits nachvollziehbar, die Geschichte ist wirklich spektakulär, andererseits verdeckt sie doch den Blick auf wichtige Realitäten. Vielleicht dient sie sogar dazu, gewisse Schuldgefühle zu überspielen: «Was redet ihr immer von der schlechten Behandlung der Arbeiter – wir haben doch den verschütteten Giovanni Pedersoli gerettet.»

Immerhin: Der Bau der Bahnlinie Romanshorn–St.Gallen–Wattwil–Uznach ist fotografisch gut dokumentiert. Man sieht die verschiedensten Arbeiter: ihre Gesichter, ihre Kleidung, ihre Körperhaltung. Was dachten diese Leute, als sie fotografiert wurden? Was machten sie am Abend dieses Tages? Wie ist es ihnen später ergangen? Gleichzeitig staunt man über die mächtigen Dimensionen der Viadukte. Die Menschen erscheinen ihnen gegenüber klein und verloren. Man spürt: Das 20. Jahrhundert zieht herauf.

PETER MÜLLER, 1964,

ist Historiker und Journalist in St.Gallen.



Ein Tunnelarbeiter «wäscht» das Mauerwerk mit einem Sandstrahlgebläse.

VON GOTTHARD BIS SIMPLON

Streiks beim Bau von Eisenbahnlinien oder -tunnels sind in der Schweizer Geschichte keine Seltenheit. Der berühmteste Fall stammt von 1875: Beim Bau der Gotthardbahn streikten 2000 italienische Arbeiter gegen die miserablen und unmenschlichen Arbeitsbedingungen. Als sie sich am 28. Juli 1875 weigerten, zur Arbeit zu gehen, schoss die Urner Miliz in Göschenen ziellos in die Menge. Das Ergebnis: vier Tote und zwölf Verletzte. An den Missständen vermochten auch sie nichts zu ändern. Drastisch fällt auch die Gesamtbilanz an Krankheits- und Todesfällen aus, die sich am Ende der zehnjährigen

Bauzeit präsentierte: gegen 200 Tote bei Unfällen mit Dynamit, fast tausend Invalide, mehrere Tausend krank. Im Einsatz waren insgesamt rund 20'000 Arbeiter.

Die Armee kam noch bei weiteren Streiks von Tunnelarbeitern zum Einsatz: beim Simplontunnel (1899 und 1901), beim Bau der Bernina-Bahn (1907), bei Grenchen (1913) und beim Bau des Ricketunnels (1904). Es gibt aber auch Streiks, die kaum mehr bekannt sind. 1857 streikten beispielsweise in Salez die Arbeiter, die mit dem Bau der Bahnlinie Rorschach–Chur beschäftigt waren. (pem)

