Zeitschrift: Werdenberger Jahrbuch : Beiträge zu Geschichte und Kultur der Gemeinden Wartau, Sevelen, Buchs, Grabs, Gams und Sennwald

Herausgeber: Historischer Verein der Region Werdenberg

Band: 14 (2001)

Artikel: Der Streik von Salez beim Bau der Rheintallinie : ein Blick auf die Situation der Eisenbahnbauarbeiter

Autor: Ackermann, Otto

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-893041

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: 09.07.2025

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

Der Streik von Salez beim Bau der Rheintallinie

Ein Blick auf die Situation der Eisenbahnbauarbeiter

Otto Ackermann, Fontnas

Dass mit dem Eisenbahnbau ein neues Kapitel der technischen und wirtschaftlichen Entwicklung begann und durch die Eisenbahn die Mobilität Einzug in die menschliche Gesellschaft hielt, gehört zu den geläufigen Einsichten. Dass dem völlig neuen Transportmittel auch der Widerstand der von ihm Betroffenen oder «Überfahrenen» erwuchs, ja erwachsen musste, ist aus vielen Äusserungen der damaligen Bevölkerung bekannt. Der Umgang mit den Dampflokomotiven, diesen schwarzen, fauchenden, zischenden und rasselnden Ungetümen, musste erst gelernt werden, auch die ungewohnte Geschwindigkeit machte die Menschen schaudern und liess sie allerhand Krankheiten befürchten: All dies nötigt uns heute ein verstehendes Lächeln ab, und wir wissen, dass es zu den Erfahrungen mit der neuen Technologie gehörte.

Es gibt aber für den Bau und die Einführung der Eisenbahn zahlreiche andere Aspekte, die nicht nur die neue Technik oder den dazugehörigen Mentalitätswandel betreffen: Der Bau der Eisenbahnen war eine Herausforderung an die Gesellschaft und an den Staat, die völlig neue Dimensionen hatte. Dies gilt zunächst für die Beteiligung von Kapital, dann für die geographischen Dimensionen – bereits die Pioniere des Eisenbahnbaus begannen in europäischen Dimensionen zu denken –, schliesslich aber auch hinsichtlich der technischen und wirtschaftlichen Eingriffe in das bisherige Gefüge der dörflichen Gesellschaften.

Beim Eisenbahnbau wurden grosse Bauvorhaben mit vorindustriellen Arbeitsmethoden realisiert. Karikatur aus dem Jahr 1855.

Die erste Grossbaustelle im Rheintal

Oft übersieht die Geschichtsschreibung zur Eisenbahn in diesem Sinne die Betroffenen, die Bevölkerung der Dörfer und auch die Arbeiter, die ihre eigenen Erfahrungen mit diesen ersten Grossbaustellen des 19. Jahrhunderts machten: «Die bisher geschriebene Eisenbahngeschichte der Schweiz beschränkt sich auf Eisenbahnpolitik, Bahngesellschaften und Technikgeschichte. Bislang ist in der Schweiz – abgesehen von Ansätzen zur Geschichte des Gotthardbahnbaus – noch kein Versuch gemacht worden, den Eisenbahnbauarbeiter ins Zentrum der Betrachtungen zu stellen», schreiben die Autoren der einzigen umfangreichen Arbeit zu den Anfängen des schweizerischen Bahnbaus.[1]

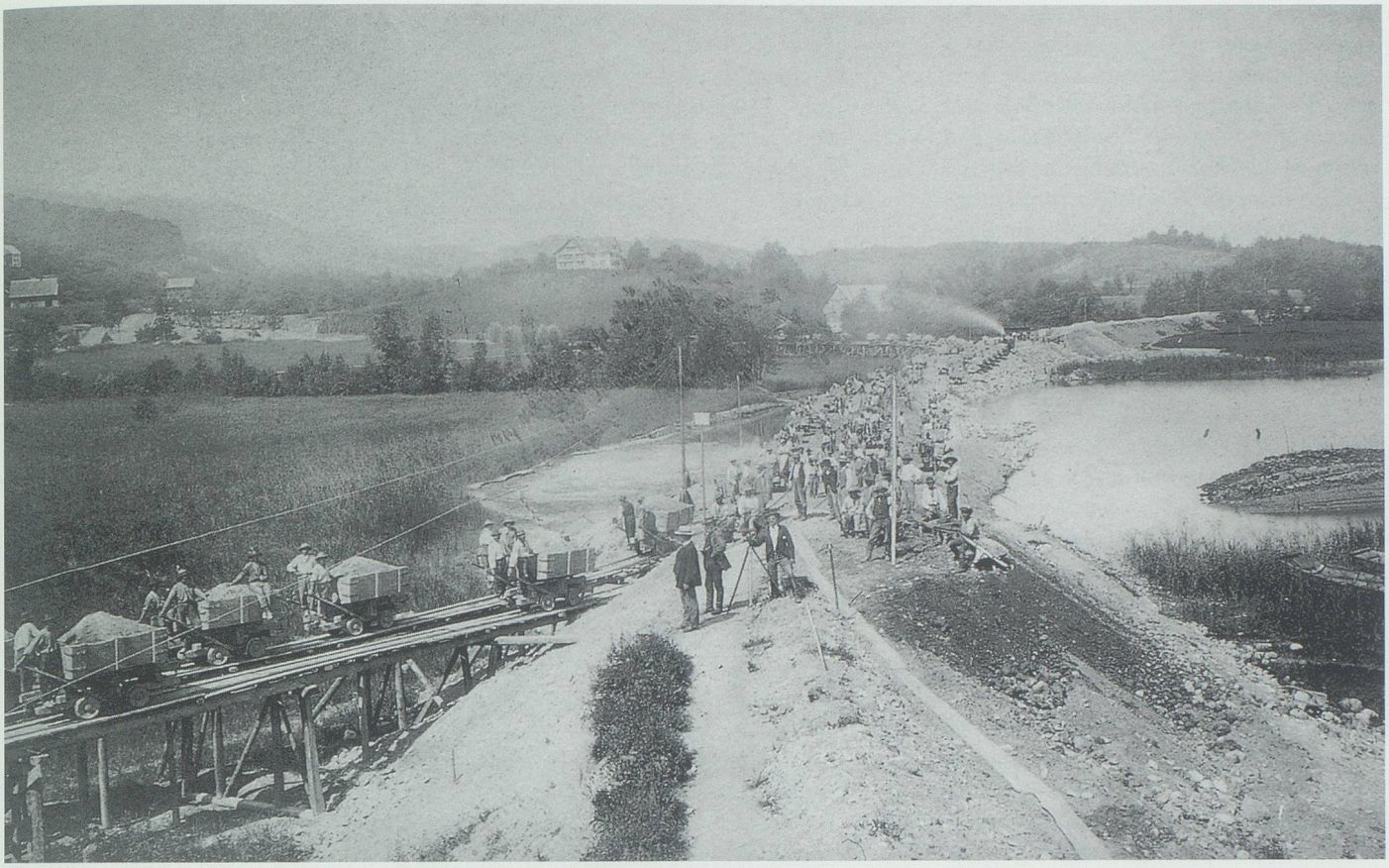
Diese Feststellung gilt vollumfänglich für den Bau der Rheintallinie Rorschach–Chur. Bis auf wenige kleine Ausnahmen wird es auch in diesem Jahrbuch nicht möglich sein, diese Forschungslücke zu schliessen. Auch Jakob Wihler, der erste Streckenmeister der Rheintallinie, der noch am Bau beschäftigt war, liefert dazu keine Angaben.[2]

Einzelne Konflikte um den Streckenbau im Rheintal sind schon länger bekannt; hingegen dürfte ein Streik bei Salez im Juli 1857 die Öffentlichkeit nur kurzfristig beschäftigt haben. Gerade in diesem Fall lohnt es sich aber, nicht nur über die einfachen Ereignisse zu berichten, sondern ihn zum Anlass zu nehmen, die sozialen und arbeitstechnischen Hintergründe des Bahnbaus zu beleuchten.[3]

Organisation der Arbeit durch die Eisenbahngesellschaft

Neben dem Strassenbau zu Beginn des 19. Jahrhunderts und den Bauten zur Fluss- und Binnengewässerkorrektion[4] waren die Eisenbahnen die ersten Grossbaustellen, die für kurze Zeit Tausende von Leuten beschäftigten.

Eisenbahnlinien wurden noch mit hauptsächlich vorindustriellen Arbeitsmethoden erstellt, das heisst, der weitaus grösste Teil aller Arbeiten für den Trasseebau bestand aus Erdarbeiten, indem Erdmas-



Die ersten Bahnanlagen waren äusserst einfache Trassees, welche in Handarbeit erstellt wurden. Fotografie von einer Baustelle im Mittelland, vermutlich in den 1870er Jahren, als bereits Materialbahnen eingesetzt wurden. Bild aus Bahnsaga 1996.

sen abgetragen oder aufgetragen werden mussten; die wichtigsten Kleingeräte waren Schaufel und Hacke, die zudem von den eingestellten Arbeitern selbst mitgebracht werden mussten.[5] Für den Abtransport diente für kleine Distanzen bis zu rund hundert Metern der handgezogene Karren, für weitere Distanzen wurden gewöhnliche Fuhrwerke verwendet, die aus der Bauernschaft der Umgebung gestellt wurden und für deren Einsatz wohl nur in den seltensten Fällen professionelle Fuhrhalter von auswärts beigezogen wurden.

Die Arbeiten waren streng hierarchisch organisiert: Neben der Eisenbahngesellschaft mit ihrer Direktion und den Oberaufsehern sowie dem technischen Personal waren die Kantone als Konzessionserteiler sowie die Bezirksämter wegen der Fremdenkontrolle und der Polizeivorschriften beteiligt.

Die Strecken wurden in Sektionen aufgeteilt, die von Oberingenieuren überwacht wurden; die Arbeiten wurden von der Gesellschaft an zahlreiche private Unternehmer und deren Unterakkordanten vergeben; diese konnten nötigenfalls kurzfristig ausgewechselt werden.

Die am Eisenbahnbau beteiligten Arbeiter waren in der Regel keine Spezialisten, sondern hatten vorher andere Berufe ausgeübt. Nur für die Hochbauten, für Kunstbauten wie Brücken oder für den Tunnelbau wurden qualifizierte Arbeiter wie Maurer, Steinhauer, Gipser und Pflästerer, Zimmerleute und Schreiner, dazu auch Schmiede und Schlosser benötigt.[6]

Für den Bau des kurzen Abschnitts der «Spanisch-Brötli-Bahn» im Jahr 1846 rechnet man mit 1000 bis 3000 Beschäftigten.[7] Die genaue Zahl der Arbeiter lässt sich jedoch zu keinem Zeitpunkt genau angeben; dies gilt in besonderem Masse für die Rekrutierung aus den Dörfern der Baustellenumgebung. Neben den Bauern, welche in den weniger arbeitsintensiven Zeiten willkommenen Zusatzverdienst fanden, wurden auch solche beschäftigt, die «auf dem Weg in die Fabrik» waren. Während im Winter die Arbeit witterungsbedingt eingeschränkt wurde, blieben während der Erntezeit die einheimischen Arbeiter sowie die Zugtiere und Wagen der Arbeit fern. Aber auch von den nicht ortsansässigen Arbeitern hielt sich ein Drittel in der Regel höchstens einen Monat in der betreffenden Gemeinde auf, etwas mehr als die Hälfte blieb ungefähr drei Monate.[8] Dabei lässt sich nur schwer eruieren, woher diese kamen, ob es «Ein-

1 Frey/Glättli 1987, S. 13. – Die minutiösen Untersuchungen konzentrieren sich auf die Linie Zürich–Baden und auf die erste grosse Tunnelstrecke Sissach–Olten mit dem Hauensteintunnel in den Jahren 1853–1858. Nebst dem Text sind die Tabellen, Abbildungen und Anhänge zu einzelnen Kapiteln eine eigentliche Fundgrube für die wirtschaftliche Situation der betroffenen Bevölkerung und Dörfer.

2 Vgl. die Auszüge aus seinem Tagebuch in diesem Buch im Beitrag «Jakob Wihler, der erste Bahnmeister auf der Rheintallinie» von Hansjakob Gabathuler.

3 Vergleichspunkte sind vor allem die Angaben von Frey/Glättli 1987 aus ihrer Untersuchung zum frühen Eisenbahnbau in der Schweiz. Es ist wichtig, die Ergebnisse dieser Studie auch auf die Rheintallinie zu übertragen; allein schon ihre Fragestellungen verändern unsern Blick auf die Rheintaleisenbahn und bieten genügend Anregungen für weitere Forschungen.

4 Vgl. Reich 1989, S. 107–116.

5 Frey/Glättli 1987, S. 53ff.

6 Frey/Glättli 1987, S. 46.

7 Frey/Glättli 1987, S. 48.

8 Frey/Glättli 1987, S. 49f.

heimische» waren oder «Fremde». Die Ausdrücke sind zu Recht in Anführungszeichen zu setzen, da man zum Beispiel beim Bau der Spanisch-Brötli-Bahn im Kanton Aargau bereits die Zürcher zu den «Fremden» rechnete, genauso die übrigen Schweizer wie auch die Ausländer, nämlich Deutsche, Österreicher und Italiener.[9]

Im Fall der Spanisch-Brötli-Bahn wurden teilweise auch Strafgefangene des Kantons Aargau eingesetzt; der Einsatz wurde jedoch nicht ohne Probleme bewilligt[10]; am Hauenstein arbeiteten die Strafgefangenen des Kantons Basel-Landschaft.

Der nach 1850 einsetzende Eisenbahnbauboom brachte Arbeit für Zehntausende. Die Centralbahn beschäftigte für die Hauensteinlinie um 1856 rund 6000 Arbeitskräfte; gleichzeitig war die Strecke Rorschach–Wil–Winterthur in Bau. Damals waren nach dem Ausweis der Fremdenkontrolle des Kantons Basel-Landschaft beinahe drei Viertel Ausländer, vor allem für die technisch anspruchsvolleren Strecken mit Brücken und Tunnels. Unter den «echten» Ausländern machten die Deutschen mit zwei Dritteln den Grossteil aus, da 1853 die österreichische Regierung ihren Arbeitern die Arbeit in der Schweiz verboten hatte.

Die Beteiligung englischen Kapitals und einer englischen Bauleitung an der Rheintallinie führte zu Spannungen und Streit, der sich auch publizistisch äusserte. Schrift der pro-englischen Partei aus dem Jahr 1856.

Das
Verhältniß
der
englischen Interessenten
zur
Südostbahn.

St. Gall. Staats-Archiv

Chur,
Druck der Offizin von Fr. Wassali.
1856.

Entgegen den Annahmen und Vorstellungen späterer Jahre war die Zahl der Italiener mit ungefähr zwei (!) Prozent verschwindend klein; ihre Bedeutung aber hatten sie offenbar als spezialisierte Facharbeiter, die oft Vorarbeiterfunktionen innehatten.

Frühindustrielle Organisation der Arbeit

Die Zeit des Eisenbahnbaues ist auch die Zeit, in der Arbeit erstmals in grossem Stil als Fabrikarbeit organisiert wurde. Während aber die ersten Fabriken mehr oder weniger dörfliche oder regionale Unternehmen waren in dem Sinne, dass die Arbeiter einen festen Wohnsitz hatten und durch ihre Familien in die örtliche Gesellschaft eingebunden blieben und von dort her kontrolliert werden konnten, stellten diese «Heere» von Fremden die Behörden vor ganz neue Probleme der Sicherheit. Damals war die Mobilität in der dörflichen Gesellschaft ohnehin noch sehr gering, entsprechend gross war das Misstrauen den Fremden gegenüber. Allgemein verbreitet war noch der wandernde Handwerker auf der Walz; im Fall des Eisenbahnbaus entfiel aber die soziale Kontrolle, welche die Aufnahme und die temporäre Anstellung durch ortsansässige Meister darstellten.

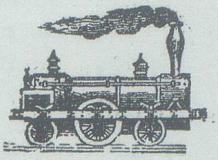
Die Erstellung des Unterbaus war geprägt von vorindustriellen Arbeitsmethoden: «Die eigentliche Grabarbeit wurde aber vollständig von Hand ausgeführt. Wurde sie zudem noch im Akkord betrieben, so konnte sie nur von Leuten in bester körperlicher Verfassung über längere Zeit ausgeübt werden. Die Erdarbeiten stellten als solche einen primitiven, ganzheitlichen Arbeitsvorgang dar, wobei allfällige Differenzierungen nicht durch technische Neuerungen, sondern durch arbeitsorganisatorische Änderungen (z. B. Teamarbeit) erfolgten.»[11] Während vor 1850 noch keine Roll- oder Dienstbahnen zum Einsatz kamen, sind sie zehn Jahre später an der Hauensteinlinie überall anzutreffen. Eine gesetzliche Regelung der Arbeitszeit bestand noch nicht, die tägliche Arbeitszeit dürfte zwischen 12 und 15 Stunden betragen haben.

Als Lohnformen gab es den Taglohn und den Akkordlohn auf der Stufe der Arbeiter; Wochen-, Monats- und Jahreslöhne waren dem Kader vorbehalten. Die Lohnunterschiede waren beträchtlich.[12] Von den rund 30 Franken, die ein Arbeiter im Monat bekam, ging ein grosser Teil – meist mehr als die Hälfte – weg für die Unterkunft, für das Essen in der Suppenanstalt und für die Krankenkasse. Trotzdem verdienten die Eisenbahnarbeiter im Verhältnis zu den übrigen Löhnen relativ gut – falls sie wirklich arbeiten konnten und nicht wegen Schlechtwetterperioden oder Sonn- und Feiertagen und dergleichen Ausfälle und somit nur Kosten hatten.[13] Verständlich ist darum, dass das Ausbleiben von Löhnen sowohl die Arbeiter selber als auch ihre Vermieter in grosse Schwierigkeiten brachte.

Die industrielle Revolution war auf dem Land von der Vernichtung zahlreicher Arbeitsmöglichkeiten begleitet; viele der dadurch ökonomisch entwurzelten Menschen mussten «auswandern» – in die Fabrik oder eben in den Eisenbahnbau. Erstmals kam es in diesem Wirtschaftszweig zu einem grossen Einsatz ausländischer Arbeitskräfte. Diese waren oft reine Lohndrücker, da in den ländlichen Gebieten, in welchen der Eisenbahnbau erfolgte, Arbeitslosigkeit herrschte. Durch den Beizug fremder Arbeiter war es möglich, militärisch streng organisierte Arbeitsbedingungen aufrecht zu erhalten und das Risiko der Arbeiten fast ganz auf die Arbeitnehmer abzuwälzen. «Je gefährlicher einzelne Bauabschnitte waren, desto höher lag der Anteil der ausländischen Bahnbauarbeiter.»[14] Bekanntlich wurde am Gotthard ein Streik der italienischen Arbeiter, welche die Reduktion der Schicht von acht auf sechs Stunden verlangten, vom Schweizer Militär mit Gewalt niedergeschlagen.

Die Unterbringung der Arbeiter

Von den Grossbaustellen des 20. Jahrhunderts im Kraftwerkbau und bei den Autobahnen sind uns die grossen Barackenlager der Bauarbeiter als notwendige Begleiterscheinung noch vertraut. Da beim Eisenbahnbau der grösste Teil der Arbeiter aus den umliegenden Gemeinden stammte, konnten sie zu Hause wohnen. Beim Bau der Bahnlinie nach Baden wurden ortsfremde Eisenbahnarbeiter im Normalfall bei Privatleuten untergebracht, dabei wurden nicht nur Kammern mit Betten zur Verfügung gestellt, sondern auch Heustöcke dienten als Schlafstellen. Eher die Ausnahme war es, wenn die Gesellschaft oder auch Akkordanten Wohnraum anmieteten, hingegen wurden die bereits erstellten Eisenbahnbauten – Bahnhöfe und



Schweizerische Südostbahn.

Bauausschreibung.

In der II. Sektion wird das Loos Heerbrugg-Altstädten, nämlich der Unterbau nebst Beschotterung auf eine Länge von 26,052 Fuß nach Einheitspreisen in Akkord gegeben werden. Dasselbe ist berechnet an:

Erdarbeit und Felssprengung	104,859 Fr.	81 Ct.
Stützmauern	1,607 „	30 „
Brücken, Durchlässe und Kanäle	35,871 „	20 „
Straßen- und Wegbauten	8,277 „	— „
Fluß- und Uferbauten	6,685 „	80 „
Beschotterung der Bahn	46,845 „	— „
Totalsumme	204,146 Fr.	11 Ct.

Uebernehmer, welche auf diese Bauarbeit reflektiren, sind geladen, im technischen Zentralbüreau in Chur oder im Sekti bureau in Altstädten, Pläne, Bedingnisse und Voranschläge ei sehen und ihre Uebernahmsofferten schriftlich und verschlossen spätestens den 7. März einzugeben an den

Chef des technischen Zentralbüreau
Lud. Pestalozzi,
Ingenieur.

Chur, den 7. Februar 1857.

Obwohl man mit äusserst bescheidenen technischen Mitteln und praktisch nur in Handarbeit baute, wurden die Eisenbahnlinien in unglaublich kurzer Zeit fertiggestellt. Inserat aus dem Jahr 1857.

Wärterhäuser – den Arbeitern zur Verfügung gestellt.

Beim Bau der Hauensteinlinie wurden erstmals demontierbare Bauhütten als Unterkunft für 70 bis 150 Arbeiter errichtet; Baracken sind 1858 auch für den Bau der Walenseelinie im Kanton Glarus bekannt.[15] Dies brachte für die Gemeinden neue Probleme: Die übliche Anmeldung mit der Hinterlegung der Schriften funktionierte offenbar mehr schlecht als recht; immer wieder tauchen deswegen in den Gemeindeprotokollen Beanstandungen und Strafandrohungen sowohl an säumige Arbeiter wie an Vermieter auf.[16]

Zahlreich waren auch die Konfliktmöglichkeiten zwischen den meist jugendlichen Arbeitern und der einheimischen Bevölkerung. Alkohol, Nachtruhestörungen und unerlaubte sexuelle Beziehungen dürften häufige Ursachen von Streit und Problemen gewesen sein.[17] So ist es verständlich, wenn sich der Bezirksstatthalter des Bezirkes Zürich und der Gemeinderat von Dietikon 1846 darum bemühten, im Hinblick auf die erwartete «Anzahl schlechte u. gefährliche Subjekte» zwei zusätzliche Landjäger zu bekommen. An der Tagesordnung waren natürlich auch zahlreiche Klagen über Betreten fremder Grundstücke, Diebstahl von Früchten und dergleichen.

Nicht selten dürfte es vorgekommen sein, dass Arbeiter einfach von den Baustellen verschwanden und so ihren ausstehenden Verpflichtungen und Schulden entkamen.[18] Verheerend musste es sich aber ausgewirkt haben, wenn Unternehmer oder Unterakkordanten kein Geld hatten oder nicht zahlen wollten: Die Probleme für Arbeiter und Kost- oder Logisgeber vervielfachten sich. An der Strecke Sargans–Chur sollen sich sogar mehrmals Unterakkordanten mit den Lohntüten ihrer Arbeiter aus dem Staub gemacht haben.[19] Daher ist leicht verständlich, dass Abzüge und Unregelmässigkeiten Anlass zu Unstimmigkeiten gaben, die in einzelnen Fällen auch zu Streiks führten.

Die Arbeitsbedingungen beim Bau der Rheintallinie

Die Arbeiten an der Rheintallinie begannen 1852 von Chur aus, wo auch der Sitz der Südostbahn war, mit Planierungsarbeiten. Sie wurden bis 1856 an den englischen Unternehmer und Aktionär Eduard Pickering vergeben, der sich durch Tätigkeiten in Irland als Eisenbahnfachmann empfohlen hatte. Die Zusammenarbeit funktionierte äusserst schlecht, nicht zuletzt, weil seine Doppellrolle als Aktionär – die englischen Gelder wurden nicht rechtzeitig einbezahlt – und als Bauoberleiter zahlreiche Gerüchte schürte; schliesslich wurde er unter grossen Verlusten mit Schimpf und Schande entlassen.[20]

Als die schweizerische Seite 1855 die englische Sektion ganz von der Bauleitung ausschliessen wollte, fochten die Engländer diese willkürliche Vertragsänderung bei der Bündner Regierung erfolgreich an, und die bündnerischen Gerichte schützten Pickering. In der Folge stiegen die Engländer trotzdem völlig aus, und als schon der

9 Frey/Glättli 1987, S. 49: Rund zwei Drittel waren Schweizer; bei den Ausländern kam etwa die Hälfte aus dem grenznahen Vorarlberg und aus Tirol, fast 40 Prozent waren Deutsche. Die oft erwähnten Italiener waren offenbar Maurer, die als qualifizierte Spezialisten im ganzen Arbeitsprozess im Verhältnis zu ihrer Zahl stärker in Erscheinung traten.

10 Frey/Glättli 1987, S. 51ff.

11 Frey/Glättli 1987, S. 56.

12 Frey/Glättli 1987, S. 68, liefern Zahlen für die «Spanisch-Brötli-Bahn»: Der Monatslohn eines Ingenieurs betrug 160 Franken; der Oberingenieur Naeff bezog das 14fache eines Arbeiters.

13 Frey/Glättli 1987, S. 107.

14 Wolf 1987, S. 41.

15 Frey/Glättli 1987, S. 262.

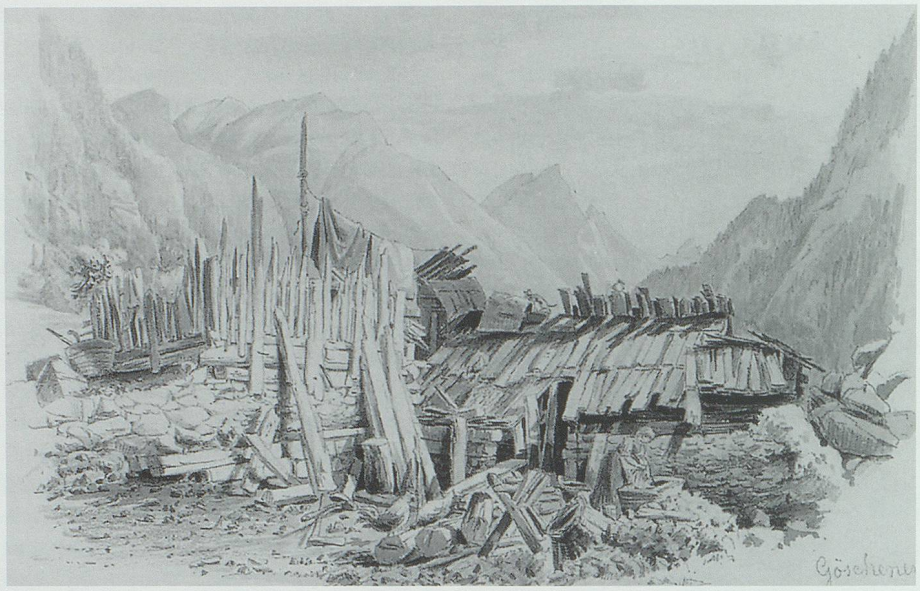
16 Frey/Glättli 1987, S.98ff.

17 Frey/Glättli 1987, S. 270ff., berichten von schwerwiegenden Konkubinatsproblemen in der Gemeinde Trimbach, welche dieser oft die Fürsorge für zahlreiche uneheliche Kinder aufbürdeten; im Jahr 1857 wurden dort 42 Prozent uneheliche Kinder geboren.

18 Diese Gefahr scheint sich vergrössert zu haben, als bei der Centralbahn 1856 die Lohnauszahlung monatlich erfolgte. Frey/Glättli 1987, S. 197.

19 Frey/Glättli 1987, S. 198.

20 Der Grosse Rat veranlasste «eine genaue Prüfung der bisher geleisteten Arbeiten durch neutrale Fachleute, die einwandfrei feststellten, dass die Bauführung über die Massen mangelhaft sei. Pickering wurde ohne Verzug entlassen, nachdem er jahrelang auf dem 'Neuhof' bei Zizers in Saus und Braus gelebt hatte». Boesch 1952, S. 24.



Die Unterbringung der zugewanderten Arbeiter wurde nur zum kleinsten Teil von der Bauleitung organisiert. Auch am Gotthard, wo die Baustellen doch weit länger dauerten, waren die Installationen teilweise chaotisch. Arbeiterunterkünfte in Göschenen 1881, gezeichnet von Nieriker. Darstellung aus Verkehrshaus 1997.

Zusammenbruch drohte und im Juli 1856 die Arbeiten ruhten[21], konnte der St.Galler Bankfachmann Daniel Wirth-Sand nach Verhandlungen in Paris die Fortsetzung mit französischem Kapital sichern, freilich unter der Bedingung, dass die Südostbahn mit der Glatttal-Bahn und den St.Gallisch-Appenzellischen Bahnen fusionierte. So wurde die Strecke schliesslich unter der Führung der neu entstandenen Vereinigten Schweizerbahnen fertiggestellt. Die Auseinandersetzungen wurden auch mit publizistischen Mitteln ausgetragen; im Anschluss an den Jahresbericht des Verwaltungsrates erschien im Februar 1856 ein gedruckter Bericht der schweizerischen «Komite-Sektion» an die Aktionäre, der den Streitfall aus schweizerischer Sicht darstellte. Umgekehrt liessen auch die «Engländer» eine Broschüre drucken: «Oeffentliche Protestation der englischen Interessenten gegen das Verfahren der Direktion der schweizerischen Südostbahn und gegen die Beschlüsse der Generalversammlung vom 23. Mai 1856» sowie die Broschüre «Das Verhältnis der englischen Interessenten zur Südostbahn».

Im Jahr 1857 finden wir Ludwig Pestalozzi[22] als Chef des technischen Zentralbüros in Chur mit der Oberleitung des Bahnbaus betraut. Über die zahlenmässige Beteiligung von schweizerischen Arbeitern im Verhältnis zu den Ausländern oder über das Verhältnis von Italienern zu andern Ausländern ist bis jetzt nichts bekannt.

Die Ereignisse von Salez im Spiegel der Presseberichte

In dieser Zeit kam es im Juli 1857 zum spektakulären Streik in Salez. Die Strecke zwischen Salez und Sennwald galt als besonders schwierig, da die unregelmässigen Terrainverhältnisse im Bergsturz- und Sumpfgebiet besondere Probleme mit sich brachten. War dies der Grund dafür, dass ein italienischer Bauunternehmer, der ein besonders günstiges Angebot gemacht hatte, mit seiner Mannschaft den Abschnitt zugeschlagen erhielt?

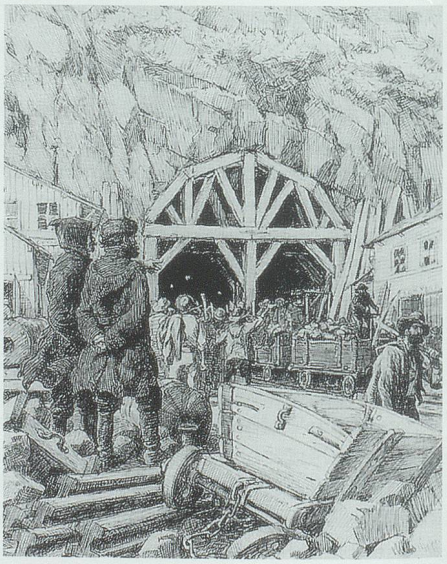
Die Streikaktion wurde offenbar im ganzen Land registriert. In der «St.Galler Zeitung» erschienen gleich vier Beiträge, die sich mit den Auseinandersetzungen in Salez beschäftigten. Sie erlauben es uns, die Ereignisse und ihre Vorgeschichte nachzuzeichnen.

Die erste Zeitungsmeldung

In der Nummer 168 vom 18. Juli 1857 erschien ein erster Bericht in einem reichlich ironischen, süffisanten, von Fremdenfeindlichkeit geprägten Ton:

«Die heisse Juni- und Julisonne dieses Jahres bringt revolutionäres Wetter. Nicht bloss in Neapel, Florenz, Livorno und Genua, auch in Salez flackerte die Flamme des Aufruhrs empor. Seit einigen Tagen herrscht unter den dortigen Eisenbahnarbeitern eine Empörung in bester Form. Dortige Unterakkordanten hatten geraume Zeit unterlassen, die Arbeiter auszuzahlen. Der Unmuth begann unter diesen zu kochen und gelangte letzten Dienstag zum Ausbruch. Die ganze Masse der Arbeiter, worunter viel heissblütiges, welsches Volk, rottete sich zusammen und nahm die zwei im Dorfe anwesenden Ingenieure Eugster und Lutz gefangen, sperrte dieselben in ein Haus und umstellte dasselbe mit Schildwachen, fluchend und schwörend, die Gefangenen nicht eher loszugeben, bis man sie ausbezahle. Endlich konnte Herr Eugster seine Befreiung durch das Versprechen erlangen, Geld zu holen, sein Kollega aber musste als Pfand zurückbleiben. Als Mittwochs Herr Eugster von Oberriet zurückkehrte und zugleich Herr Bezirksammann [Christian] Rohrer im Dorfe erschien, fanden sie das Haus, worin Lutz sich befand, von zirka 170 Eisenbahnarbeitern und einigen hundert[!] Leuten aus dem Dorfe selbst, die an den Arbeitern zu fordern hatten, umlagert, während ein Landjäger-Wachtmeister mit gezogenem Seitengewehr und sechs Jäger mit gespannten Hahnen dieselben zu schützen und wo möglich zu befreien suchten. – An lärmenden Drohungen der Italianissimi fehlte es nicht. Es gelang dem Herrn Bezirksammann, der sich unerschrocken unter die Menge begab, die Befreiung des Eingeschlossenen zu erwirken und denselben schnell mit der Post weiter

Die Eisenbahnbauarbeiter wurden fast militärisch überwacht und diszipliniert; die Arbeit unter Zeitdruck erforderte viele Opfer. Auf dieser Zeichnung überwacht Louis Favre wie ein Feldherr die Schichtablösung am Gotthardtunnel. Zeichnung von H. Van Muyden, Sammlung Verkehrshaus Luzern.



Der Werdenberger Bezirksammann Christian Rohrer vermittelte im Streik von Salez zwischen den Parteien. Bild aus Gabathuler 1992.

zu spediren. Die Ruhe aber konnte bis Donnerstags noch nicht vollständig hergestellt werden. Die Arbeiter weigerten sich fortwährend, weiter zu arbeiten. […] Hoffentlich wird der Grund ihrer Klage schnell beseitigt und ein näherer Untersuch eingeleitet werden.»[23]

An diesem Bericht fällt zunächst auf, dass der Streik als Nötigung gegenüber den Ingenieuren im Mittelpunkt steht und die Sympathie und das behördliche Handeln ihrer Befreiung beziehungsweise Sicherheit gilt. Wenn auch im letzten Satz ein gewisses Verständnis für das Handeln der Arbeiter angetönt wird – der Grund ihrer Klage soll beseitigt werden –, so wird die Aktion doch auf die Charaktereigenschaften allein der ausländischen, das heisst der italienischen Arbeiter zurückgeführt (zuerst ist «viel heissblütiges, welsches Volk» unter den Aufständischen, am Schluss sind es die «Italianissimi») und unterschwellig als ferngesteuert und revolutionär dargestellt; die Beteiligung der einheimischen Bevölkerung und ihre Interessen werden dieser Deutung untergeordnet, obwohl dem Leser auffallen muss, dass neben den 170 erwähnten Arbeitern mehrere hundert Leute aus dem Dorfe selbst (Salez zählte damals etwa 380 Einwohner!) die Aktion unterstützt haben sollen.

Die Sicht eines Augenzeugen

Am folgenden Mittwoch erschien im gleichen Blatt eine Vervollständigung in Form eines längeren Artikels «von einem Augenzeugen, der beide revolutionäre Tage mitansah». Zunächst erfahren wir, dass das Baulos Salez–Sennwald, welches als schwierig galt, an einen Italiener namens Chiesa vergeben worden war, der den Kostenvorschlag der Bauleitung um 20 Prozent unterboten hatte. Die Arbeiten seien trotz Schnee und Kälte unverzüglich hauptsächlich von Italienern aufgenommen worden, später seien auch Einheimische beteiligt gewesen. Von Anfang an sei es zu Reibereien zwischen dem Unternehmer Chiesa und der Direktion beziehungsweise der Sektionsbauleitung von Ingenieur Eugster und seinem Untergebenen Lutz gekommen. Die Löhne seien zuerst monatlich ausbezahlt worden, durch so genannte hängende Guthaben seien die besseren Arbeiter an die Arbeit gebunden worden.

Als im Mai und Juni die Zahlungen ganz ausblieben, habe man sich an Eugster gewandt, der beschwichtigte und bei den Arbeitern den Eindruck erweckte, er bürge persönlich für die ausstehenden Löhne. Anfang Juli habe die Empörung unter den Arbeitern, aber auch unter den Kost- und Logisgebern dazu geführt, dass man die bestehenden Verträge kündigte.

Am 12. Juli habe Oberingenieur Eugster die Auszahlung auf den 14. angesetzt; der Ort der Ereignisse war, wie aus einer späteren Angabe hervorgeht, das Wirtshaus Löwen in Salez[24]: «Alles erschien ruhig und vergnügt. Als aber dieser Herr mit einer Landjäger-Schutzwache etwas spät eintraf, wurde Misstrauen unter das Arbeitsvolk verbreitet. Herr Eugster, Herr Luz, auch der Herr Bürge, der Bauübernehmer, liessen sich im Zimmer verwachen und es kam das Gerücht, es seie auf den Chiesa der Konkurs verlangt, es wäre zwar Geld genug zugegen, allein man dürfe es unter Umständen nicht herausgeben, und bald darauf die amtliche Bestätigung und Verkündung desselben. Nun brach der Lärm los. Ungestümes Rufen und Lärmen von gewiss über zwei- bis dreihundert Forderern erfolgte: 'Das Geld, das da daliegt, ist unser, amtlich proklamirt, und wir verlangens!' – Der Lärm wurde immer grösser und die Polizeiwache auf Privatverlangen stärker, bis sie auf zirka zehn anstieg. Gleichen Tags wurde aber der eröffnete Konkurs wieder zurückgezogen und das vorhandene Geld unter die Zudringlichsten vertheilt, nämlich zwei Drittel ihres Guthabens.»

Nach diesen Angaben lösten die Gerüchte über den angekündigten Konkurs des Bauunternehmers Chiesa den Krawall aus; offenbar wollte die Bahndirektion auf die für die Zahlung bereitgestellte Lohnsumme zugreifen, konnte sich aber dann nicht durchsetzen. Auffälligerweise erscheint Chiesas Bürge[25] ohne Namensnennung.

Unser Berichterstatter erzählt weiter, dass sowohl die Vertreter der Bauleitung wie die der Unternehmung die Nacht über im von Italienern umstellten Wirtshaus hätten ausharren müssen; am folgenden Morgen sei auch die Bevölkerung wieder erschienen, «die gleiches Gewühl verursachte, jedoch nicht die geringste Thätlichkeit verübte». Die Gemeindebehörden hätten sich eingeschaltet und verhandelt, um Exzesse zu vermeiden und die restlichen Auszahlungsgelder bereitzustellen. Man sei übereingekommen, dass sich Gemeindeammann Hanselmann und Gemeinderat Herrmann nach Altstätten begeben sollten, um «Checks» des Bürgen von Salis und des Sektionsingenieurs Eugster einzulösen.

Was darauf folgte, ist eine kleine Kriminalkomödie: Es gelang dem Sektionsingenieur Eugster offenbar, sich dieser Delegation anzuschliessen, bereits in Sennwald aber habe er das Weite gesucht, wobei es ihm gelang, seinen Check wieder zu behändigen. Statt nach Altstätten zu reisen, kehrte er mit der offiziellen Post in Begleitung von Bezirksammann Rohrer nach Salez zurück. Er habe geltend gemacht, dass er zur Ausstellung des Checks gezwungen worden sei, was Rohrer geschützt habe. Offenbar erst als Gemeindeammann Hanselmann unverrichteter Dinge wieder in Salez erschien, habe er nochmals einen Check ausgestellt, diesmal aber freiwillig. Daraufhin «wurden selben Tags noch alle anwesenden Forderer theilweise und mehrere ganz bezahlt, worauf die Masse ver-

21 Am 22. April 1856 schrieb Bezirksammann Christian Rohrer an den Landammann und Kleinen Rat: «Ich melde Ihnen in Eile, dass in lezter Nacht der Eisenbahndamm unter dem Dorfe Buchs eine kleine Strecke weit boshafter Weise demolirt u. zerstört wurde. Ich werde dem Thäter nachspüren u. näheres später Ihnen melden.»

22 Ludwig Pestalozzi erstellte 1860 auch im Auftrag der St.Galler Regierung ein Gutachten über den Bau von Binnenkanälen. Reich 1989, S. 110.

23 *St.Galler Zeitung*, Nr. 168, 18. Juli 1857.

24 «Die ganze Nacht wurde der Löwe von den Italienern verwacht…»

25 Es handelt sich, wie aus anderen Meldungen hervorgeht, um Anton von Salis aus Chur (1819 bis 1901), der bereits Verwaltungsrat in der Südostbahn und von 1857 bis 1859 Bürgermeister von Chur war.

Zentraler Schauplatz des Streikgeschehens in Salez war das Wirtshaus Löwen. Bild: Hans Jakob Reich, Salez.

gnügt und ohne dass die geschäftige Polizei etwas zu thun gehabt hat, Alles auseinander ging».

Der Berichterstatter betont also, dass der Vorfall glimpflich und ohne weitere Gewalt abgelaufen ist; offenbar fürchtet er die angedrohten Untersuchungen und die daraus zu erwartenden empfindlichen Bussen für die Drahtzieher.

Seinem Bericht fügt er einige persönliche Bemerkungen und Andeutungen hinzu, die sprachlich nicht immer eindeutig zu verstehen sind. Jedenfalls deutet er an, dass der Sektionsingenieur sich zumindest ungeschickt verhalten habe. Ein Problemfall seien ebenfalls die unklaren Verhältnisse bei der Expropriation: «Als man von einer Fusion der vereinigten Schweizerbahnen hörte, glaubte man sich schon im Besitz des Geldes zufolge der Abschlüsse über Expropriation; aber auch da ist man getäuscht.» Offenbar haben auch die Bodeneigentümer noch keine Entschädigung erhalten, wofür er nochmals den Sektionsingenieur Eugster verantwortlich macht.

Die Sicht von Bezirksammann Christian Rohrer

Beim mehrfach genannten Bezirksammann Christian Rohrer handelt es sich um den bekanntesten Werdenberger Politiker der Jahrhundertmitte. Zugleich war er als Unternehmer selber an den Baulosen Salez–Sevelen und Wartau bis Sargans beteiligt.[26]

Bereits zwei Tage nach dem Bericht des Augenzeugen erschien in der gleichen Zeitung eine Berichtigung, welche durch genaue Zahlenangaben vor allem die Gerüchte um die bezahlte und nicht bezahlte Summe beseitigen will; da am Schluss auch Bezirksammann Rohrer gegen Gerüchte verteidigt wird, er habe die Gelder für die expropriierten Liegenschaften für Privatzwecke zurückbehalten, dürfte der Beitrag von ihm selber oder aus seiner Umgebung stammen. Aus der Schilderung lässt sich ableiten, dass Rohrer, nachdem er Verständnis für den Unmut bekundet hatte, die eigenmächtige Verhaftung aber als ungesetzlich bezeichnete, einen Keil zwischen den Bauunternehmer Chiesa und seine Arbeiter zu treiben suchte: Während des Tumults habe er sich mit den Arbeitern trefflich verständigen können. Es treffe aber nicht zu, wie Chiesa behaupte, dass dieser von der Baudirektion von seiner Akkordsumme von 120 000 Franken erst 54 000 erhalten habe, obwohl die Arbeit zu vier Fünfteln abgeschlossen sei. Tatsächlich habe er bereits 93 000 Franken bezogen, bezahle trotzdem die Arbeiter nicht und lenke die Empörung auf die Bahnleitung beziehungsweise den Sektionsingenieur.

Die Sicht des Sektionsingenieurs

Mit dieser überraschenden Wendung gerät der Bauunternehmer selber ins Zwielicht; mehr dazu wird nicht gesagt, da die Untersuchungen offenbar noch laufen. Da die Angelegenheit nicht zur Ruhe kam und in weiteren Zeitungsmeldungen beleuchtet wurde, sah sich Sektionsingenieur Eugster veranlasst, sich in einer öffentlichen Erklärung vom 23. Juli 1857 in Buchs, abgedruckt in Nr. 175 der «St.Galler Zeitung» vom 28. Juli, selber zu Wort zu melden. Er weist zurück, dass er Chiesa durch unsinnige Auflagen habe ruinieren wollen, hingegen habe es Chiesa «zur Ausführung eines solchen Baulooses – nach schweizerischer und nicht nach englischer Manier – an den nöthigen technischen Kenntnissen und an Material etc. gefehlt»; ausserdem sei er gegen sich selbst und seine Leute zu nachsichtig gewesen. Ferner habe er Chiesas Aussagen hinsichtlich seiner finanziellen Verpflichtungen geglaubt und deshalb die Arbeiter beruhigt und zur Fortsetzung der Arbeit angehalten, nie aber seinerseits Bürgschaftsverpflichtungen für die Löhne auf sich genommen. Schliesslich rechtfertigt er sein Verhalten, dass er sich nämlich der ungesetzlichen Festhaltung durch List entzogen habe und den erpressten Schuldschein vernichtet habe: er sehe einer Untersuchung zu seiner Rolle ruhig entgegen.

Die Schilderung eines Ortsansässigen

Diese Angaben werden im Wesentlichen bestätigt durch einen Brief von Heinrich Dinner, dem Sohn des Löwenwirts, mit Datum vom 27. Juli 1857. Er schildert darin seinen Brüdern die Vorfälle und das Befinden der Angehörigen zu Hause:[27] «Die Arbeiten sind eingestellt, die Arbeiter gehen meisttheils fort, wie sie etwas schuldig sind lassen sie ihre Gutscheine zurück u[nd]. gehen nach Buchs od[er] Altstätten u[m] ihr Brod zu verdienen. Zahltag wie du weisst Jacob sollte d[en] 19. d[es] M[onats] erfolgen aber niemand liess sich sehen. Kein Geld und wieder Aufruhr. Untersuchen sind eingeleitet um über die 93 000 fr die H[err] Chiesa bezogen hat zu forschen wo sie verwendet worden sind auch wird Untersuch gehalten werden über die Beleidigung an H[erren] Eugsters, Lutz u[nd] Salis die diese Woche bei uns vorgenommen werden sollen. Doch aber heisst es jetz, müsse mann nichts verlieren denn H[err] Salis sei gut genug u[nd] werde nach Verlauf der Untersuchungen sein Wort das er herausgegeben hat nicht zurükziehen. Wo die Geschichte herstamt hast du Jacob schon da du noch daheim warst gehört.»

Der Brief vermittelt den Eindruck, dass die ganze Sache für die am Ort Beteiligten harmlos verlaufen werde, da die Bezahlung des geschuldeten Geldes in Aussicht gestellt ist und sie somit keinen Verlust erleiden werden. Interessant ist die Mittei-

lung, dass viele Arbeiter, die nicht näher beschrieben werden, aus den Arbeitsverträgen ausgetreten sind. Ob sich dadurch für die Bauleitung mindestens kurzfristig grössere Schwierigkeiten ergaben, ist nicht bekannt.

Wie häufig waren kleine Arbeitskonflikte?

Interessant ist, dass die «St.Galler Zeitung» am 31. Juli von einem ganz ähnlichen Vorfall an der Südostbahn am Baulos Glarus–Netstal berichtet. Auch dort seien Lohngelder nicht ausbezahlt worden; der von St.Gallen hergeschickte Oberingenieur habe nichts bewirkt. Den Eisenbahnarbeitern seien Kost und Logis gekündigt worden; sie hätten sich um Unterstützung an den Bezirksammann gewandt, «denn schon fingen die heissblütigen Italiener an, warm zu werden; das Haus des Herrn Amtsmann war letzten Sonntag von zirka 60 Arbeitern mehrere Stunden umstellt und wie belagert; gewiss nur durch die, wenn auch nur momentan geleistet Hülfe konnten weitere Exzesse unter denselben verhütet werden».

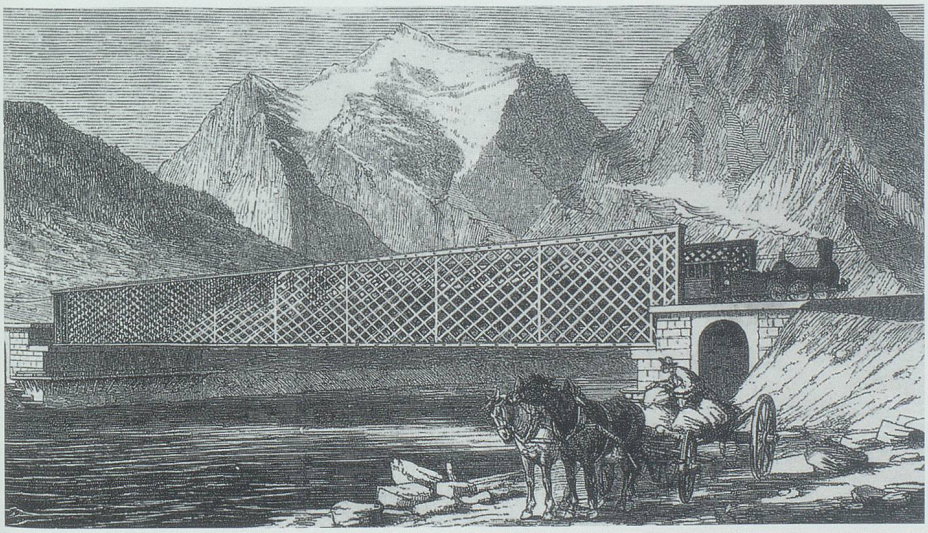
In beiden Fällen spielte das Bezirksamt in der Beilegung des Konflikts eine zentrale Rolle. Die einzelnen Schritte von Bezirksammann Rohrer zum Streikfall in Salez sind im Bezirkstagebuch festgehalten. Bereits am 18. Juli wird auf Verlangen des Direktoriums gegen Chiesa ein Verhaftungsbefehl eingetragen, falls er nicht sofort die Arbeiter bezahle. Fünf Tage später wird auf Veranlassung der Baudirektion durch behördliche Verfügung «dem Herrn Chiesa, resp. seinem Bauführer Carre u. Bianchi in Salez der Befehl ertheilt, bei einer Busse von fr 300 sofort alle Arbeiten am Bauloos Salez–Sennwald zu unterlassen».

Die Untersuchung gegen Chiesa nahm ihren Fortgang: Der Bezirksammann ordnete anderntags seine Verhaftung an, worauf die Regierung eine Untersuchung veranlasste. Bezirksammann Rohrer widerrief seinen Verhaftungsbefehl und übergab in der Folge die Angelegenheit der Stadtpolizei Chur.

Der Name Chiesa taucht in einem Schreiben von Bezirksammann Rohrer vom 26. August an die Regierung in St.Gallen erneut auf. Er weist darauf hin, dass durch die Bauarbeiten im Frühling und Sommer 1857 Getreide und Heu im Wert von mehreren hundert Franken verdorben worden seien. Nach der Schadensschätzung habe er bei der Direktion der Bahn die Bezahlung des Schadens verlangt, sei aber an den Bauunternehmer Chiesa verwiesen worden, von wo keine Entschädigung zu erwarten sei. Er findet das ungehörig und erwartet von der Regierung Weisung für das weitere Vorgehen.

Auch die Regierung hatte sich mit dem Streikfall in Salez zu beschäftigen und forderte in einem Brief vom 16. September die Vereinigten Schweizerbahnen auf, die Auszahlungen regelmässig zu überwachen. In ihrer Antwort vom 22. September weist die Gesellschaft darauf hin, dass sie sowohl vor Beginn solche Weisungen erteilt habe als auch bisher mit Ausnahme von Salez bei allen andern 31 Baulosen nirgends Schwierigkeiten gehabt hätte. Die Direktion erwähnt den Vorfall denn auch in ihrem Jahresbericht nirgends. Trotzdem kommt dieses Verschweigen vielleicht einer geschönten Darstellung gleich und verschleiert die wirtschaftlichen und finanziellen Probleme beim Eisenbahnbau: Immerhin erwähnt der Amtsbericht der Regierung des Kantons St.Gallen zum Jahr 1857, dass von den 13 Konkursen im Bezirk Sargans sechs oder fast die Hälfte Akkordanten beim Eisenbahnbau betroffen habe, von denen nur einer die Gläubiger habe voll bezahlen können.[28]

Die Walenseelinie der V.S.B. wurde zusammen mit der Rheintallinie in Angriff genommen. Die zeitgenössische Lithographie der Brücke über den Linthkanal lässt den Zug mit Lokomotive gegenüber dem Trassee und dem Fuhrwerk fast verschwinden. Bild aus Bahnsaga 1996.



26 Gabathuler 1992, S. 33f.; ohne Quellenangabe, vermutlich nach Bösch 1952.

27 Brief im Familienarchiv Dinner, in Besitz von Margrit Dinner-Gadient, Salez. Die Bestände dieses Archivs wurden von Michael Berger, Haag, in den letzten Jahren im Rahmen des Kulturgüterschutzes der Zivilschutzorganisation Sennwald grösstenteils inventarisiert. Das Schreiben Heinrich Dinners (1838–1915) vom 27. Juli 1857 richtet sich an seine Brüder Jakob und Johannes, deren Aufenthaltsort aus dem Text nicht zu entnehmen ist. Auf den knapp drei Seiten befasst sich der Briefschreiber nur auf der ersten Seite mit dem Streikgeschehen; der Rest ist familiären Angelegenheiten gewidmet. Dies zeigt, dass im Abstand von rund zwei Wochen zu den Ereignissen sich die Wogen geglättet haben. Heinrich Dinner übernahm den Löwen wenig später von seinem im selben Jahr 1857 im Alter von erst 54 Jahren verstorbenen Vater Johannes; er war von 1879 bis 1893 Gemeindeammann von Sennwald und gehörte auch dem Grossen Rat des Kantons St.Gallen an. (Angaben H.J.R.)

28 *Amtsbericht des Kleinen Rathes über das Jahr 1857.*

Quellen und Literatur

Tagebuch des Bezirksamts Werdenberg. Im Staatsarchiv St.Gallen, R 12 B 5.3.

St.Galler Zeitung, 18.7.1857ff.

Bahnsaga 1996: Heinz von Arx u.a. (Hg.), *Bahnsaga Schweiz. 150 Jahre Schweizer Bahnen.* Zürich 1996.

Boesch 1952: Jakob Boesch, *Die Anfänge der Eisenbahn im Rheintal.* – In: *Unser Rheintal* 1952, S. 19–34.

Frey/Glättli 1987: Heinz Frey, Ernst Glättli, *Schaufeln, sprengen, karren. Arbeits- und Lebensbedingungen der Eisenbahnbauarbeiter in der Schweiz um die Mitte des 19. Jahrhunderts.* Zürich 1987.

Gabathuler 1992: Jakob Gabathuler, *Das grüne Gold des Christian Rohrer.* Buchs 1992.

Reich 1989: Hans Jakob Reich, *Die Korrektion der Werdenberger Binnengewässer.* – In: *Werdenberger Jahrbuch 1990.* Buchs 1989.

Verkehrshaus 1997: *Kohle, Strom und Schienen. Die Eisenbahn erobert die Schweiz.* Hg. Verkehrshaus der Schweiz. Zürich 1997.

Wegmann 1917: Hans Wegmann, *Die Vereinigten Schweizerbahnen.* Diss., Zürich 1917.