



Auch beim Bahnbau im Gammertingen (1901) waren italienische Arbeiter am Werk. 1899 schuf die Gründung der Hohenzollernschen Kleinbahngesellschaft die Voraussetzungen, die hohenzollerischen Lande an die neuen Verkehrsnetze anzubinden. 1912 zählte das Streckennetz bereits 107 Kilometer.

Reinhold Weber

## Die Transalpini: Vorgänger der italienischen «Gastarbeiter» haben schon im 19. Jahrhundert sichtbare Spuren im Land hinterlassen

Die «Chinesen Europas» wurden sie von Zeitgenossen genannt, weil sie als geschickt und fleißig, belastbar und ruhig galten. In der offiziellen deutschen Amtssprache hießen sie *ausländische Wanderarbeiter*, denn sie kamen zunächst nur saisonal und kehrten in steter Regelmäßigkeit wieder nach Hause zurück, wenn die Auftragsbücher der deutschen Arbeitgeber leer waren oder der Winter vor der Tür stand. Weil sie von jenseits der Alpen kamen, nannte sie der Volksmund einfach die «Transalpini». Die italienischen Arbeitsmigranten, die vor allem in den beiden Jahrzehnten vor dem Ersten Weltkrieg in großer Zahl in den deutschen Südwesten kamen, waren das, was die «Ruhrpolen» im rheinisch-westfälischen Industrievier waren: billige, aber in ihrem Metier erfahrene Arbeitskräfte.

In der Erinnerungskultur des Landes ist kaum präsent, dass es zwischen der frühneuzeitlichen Zuwanderung von italienischen Spezialisten einerseits – seien es Künstler und Bauhandwerker oder Gewürz- und «Pomeranzenhändler» – und andererseits der ersten Generation der «Gastarbeiter», die seit dem Anwerbeabkommen zwischen Deutschland und Italien im Jahr 1955 in das «Wirtschaftswunderland» einwanderten, eine lange Tradition der massenweisen transalpinen Arbeitswanderung gab. Sie setzte mit der Industrialisierung Deutschlands in den 1860er-Jahren ein und wurde erst durch den Ersten Weltkrieg und die wirtschaftliche Not der 1920er-Jahre unterbrochen. Vor allem für die lang anhaltende Aufschwungphase in der Hochindustrialisierung (ca. 1895–1914) gilt das, was dann

erneut für die Boomphase der deutschen Wirtschaft zwischen Währungsreform und Ölkrise (1948–1973) wieder zu beobachten war: In einem als beispiellos wahrgenommenen wirtschaftlichen Aufschwung suchte die Wirtschaft händeringend nach Arbeitskräften, – und beide Male griff sie auf ausländische Arbeitsmigranten zurück. Beide Male lag deren Anteil an den Erwerbstätigen bei etwa sechs bis acht Prozent.

*Nach 1890 italienische Saisonarbeiter massenhaft – vor allem im Eisenbahn-, Straßen- und Tunnelbau*

Neben der Industriellen Revolution war es Mitte des 19. Jahrhunderts vor allem die Verkehrsrevolution durch die Eisenbahn, die im wahrsten Sinne des Wortes «bahn»-brechend wirkte. Massenhaft, schnell und preisgünstig konnten die italienischen Arbeiter nun die Alpen überqueren, nachdem 1867 die erste Bahnlinie über den Brenner eröffnet worden war. Zeitgenössische Beobachter sprachen bereits von einem «Wanderungsfieber». Aber der Eisenbahnbau selbst wirkte auch wie ein Magnet für die Transalpini. So heißt es in einer zeitgenössischen Untersuchung zum Eisenbahnbau aus dem Jahr 1911, der Zeit also, als im deutschen Südwesten der massive Ausbau der Nebenbahnen durchgeführt wurde: *Wo immer in Deutschland an einer Eisenbahnlinie gebaut wird, kann man sicher sein, Italiener in großen Mengen zu finden.*



*In zeitgenössischen Berichten wurden die Transalpini oft in exotischen Kleidern mit Samthosen, roten Gürteln und bunten Hemden beschrieben. 1910 besorgten sie den Bahnbau in Hanfertal bei Sigmaringen.*

## Neuerscheinung

### Neue Züge auf alten Gleisen

*Wandern mit reaktivierten Bahnen*



Seit der Regionalisierung des Schienenpersonenverkehrs Mitte der 1990er Jahre wurden von privaten Betreibern zahlreiche, zum Teil bereits stillgelegte Bahnstrecken in Baden-Württemberg wiederbelebt. Sie sind dank getakteter Fahrpläne, schneller Zugfolgen, bedarfsgerechter neuer Haltestellen und innovativer Technik überaus erfolgreich. Unter dem Obertitel „Wandern mit der Bahn“ schrieb von 1995 bis 2011 insgesamt sechzehn Autoren zeitnah zur Wiedereröffnung einer Bahnlinie Beiträge in der „Schwäbischen Heimat“, die nun in einem der beliebtesten Wanderführer des verlags regionalkultur versammelt sind. Die zwanzig Beiträge gehen nicht nur bis in die Anfangszeit des Bahnbaus in Württemberg zurück oder begleiten den Niedergang der Strecken, sondern zeigen ebenso deren erfolgreiche Wiederbelebungsversuche und animieren den Leser, auf autofreien Wanderungen historische, landes- und naturkundliche Schmankerl längs der Gleise zu erkunden. Reiche Bebilderung soll die Wanderlust wecken, Übersichtskarten zu jedem Beitrag dienen der Vorbereitung.

*Neue Züge auf alten Gleisen – Wandern mit reaktivierten Bahnen. Hrsg. von Jürgen Schedler und Manfred Steinmetz. 216 S., 295 Fotos, 22 Übersichtskarten, Broschur. ISBN 978-3-89735-579-8. 14,90 Euro.*

verlag regionalkultur

Bahnhofstraße 2 · D-76698 Ubstadt-Weiher · Telefon 07251 36703-0 · Fax 07251 36703-29  
E-Mail: kontakt@verlag-regionalkultur.de · Internet: www.verlag-regionalkultur.de

Nachdem es seit langem schon üblich gewesen war, italienische Facharbeiter für bestimmte Bauvorhaben heranzuziehen, wurden die italienischen Arbeiter nun zum Massenphänomen. Das ist das eigentlich Neue in dieser Phase, dass nun nicht wie in den Jahrhunderten zuvor einzelne ausgewiesene Spezialisten kamen, sondern große Gruppen von Arbeitern. Mit der Hochindustrialisierung etwa um



*Auf dem Bild aus Klufftern im heutigen Bodenseekreis sind neben Baulokomotiven auch italienische Arbeiter zu sehen. Der Bau der Bodenseegürtelbahn von Radolfzell nach Lindau zog sich über 30 Jahre.*

1890 begann eine der migrationsintensivsten Perioden in der deutschen Geschichte. Die Einwanderungsgesellschaft wurde zu einer der großen sozialen Innovationen des 19. Jahrhunderts und Deutschland gleich nach den USA zum zweitwichtigsten Zuwanderungsland der Welt.

In welchen Branchen waren die Transalpini vorwiegend eingesetzt? In der südwestdeutschen Landwirtschaft waren sie erstaunlicherweise so gut wie gar nicht anzutreffen, obwohl sie selbst meist aus überwiegend agrarischen Regionen kamen. Aber hier dominierten die (noch billigeren), übergreifend «Slawen» oder «Polen» genannten Arbeitsmigranten aus Ost- und Südosteuropa. Die Transalpini hingegen waren vorwiegend im Bergbau und im Hüttenwesen, in der Industrie der Steine und Erden, im Baugewerbe und in der Textilindustrie zu finden. Am bedeutendsten jedoch war ihr Einsatz bei öffentlichen Großprojekten im Eisenbahn-, Straßen-, Tunnel- und Wasserleitungsbau.

Natürlich suchten die Arbeitgeber billige Arbeitskräfte und natürlich kamen die Transalpini vor allem auch wegen der geografischen Nähe nach Süddeutschland. Aber gerade für die großen und schwierigen Infrastrukturmaßnahmen brauchten die Unternehmer eben auch Arbeiter mit speziellen Fertigkeiten. Und die fand man vor allem in den nördlichen Regionen Italiens, im Friaul, in der Lombardei oder dem Veneto, denn dort hatten die Arbeiter beim Eisenbahnbau in den Alpen schon entsprechende Erfahrungen gesammelt. Die

Arbeitsmigration bedeutete hier also – wie so oft – auch Wissens- und Technologietransfer. Etwas zugespitzt könnte man auch sagen, dass die berühmte und viel besungene Schwäbische Eisenbahn, einer der zentralen Faktoren der Industrialisierung im Südwesten, vor allem von Italienern gebaut worden ist.

Die italienischen Wanderarbeiter waren überwiegend echte Saisonarbeiter, die nur über die Sommermonate nach Deutschland kamen. In aller Regel vergaben die deutschen Unternehmer ganze Aufträge – etwa den Bau einer Eisenbahnlinie – an einen italienischen Zwischenmeister, den «Capo». Dieser suchte sich über die Wintermonate in seiner italienischen Heimat seine «Squadra» für die nächste Arbeitssaison zusammen. Diese Arbeiterkolonne blieb dann für die Bauzeit vor Ort und kehrte über den Winter in die Heimat zurück. Der «Capo» hatte für Entlohnung, Unterkunft und Verpflegung zu sorgen. Nicht selten auch waren die Transalpini auf den Bauernhöfen an der Strecke untergebracht, entlang der eine Eisenbahnlinie oder Wasserversorgung gebaut wurde.

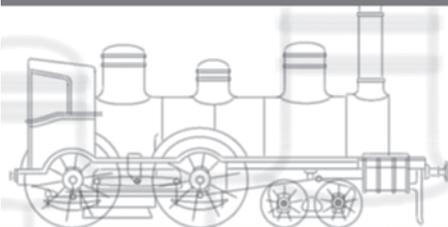
*Geschätzte Arbeitsmigranten mit Sprachbarrieren – Integration war um 1900 noch kein Thema*

Die Vor- und Nachteile dieses «Zwischenmeistersystems» liegen auf der Hand. Die deutschen Auftraggeber mussten nicht direkt mit den italienischen Arbeitern verhandeln und waren auch nicht für

deren oft miserable Arbeits- und Lebensbedingungen verantwortlich zu machen. Die Transalpini wiederum waren gern gesehene Arbeitskräfte, die sich gegenüber den Forderungen der deutschen Gewerkschaften verschlossen zeigten und sogar sonntags gerne arbeiteten. Schließlich ging es ja darum, in möglichst kurzer Zeit möglichst viel Geld zu verdienen. Rasch wurde den Transalpini deshalb aus den Reihen der deutschen Arbeiterbewegung die Etiketten «Lohndrücker» oder gar «Streikbrecher» angeheftet.

Überhaupt resultierte ein Großteil der Konflikte zwischen Einheimischen und Arbeitsmigranten aus den unterschiedlichen Interessen als Arbeitnehmer. Immer wieder finden sich in den Quellen auch Fälle, in denen der «Capo» kurz vor der Fertigstellung des Bauauftrags das Weite suchte und seine Arbeiter völlig mittellos in der Fremde stehen ließ. Aber es sind auch Fälle belegt, in denen es zu Vertragsbrüchen kam, weil die gesamte italienische Arbeiterkolonne kurzfristig die Arbeit liegen ließ. In der «Calwer Zeitung» vom 20. Oktober 1869 hieß es beispielsweise, mehrere hundert italienische Arbeiter hätten die Baustelle der Bahn Calw–Pforzheim morgens um 5 Uhr verlassen, um Richtung Türkei weiterzuwan-

# angekommen

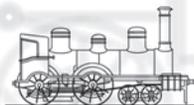


## 150 JAHRE 1861-2011 EISENBAHN IN ROTTENBURG



Rottenburg  
Stadt am Neckar

geöffnet Di, Do, So 15 – 17 Uhr



Eine Ausstellung im Sülchgau-Museum in der Zehntscheuer Rottenburg  
Bahnhofstraße 16, 72108 Rottenburg am Neckar 12. Oktober 2011 – 1. April 2012  
in Zusammenarbeit mit dem Sülchgauer Altersverein Rottenburg am Neckar und dem MEC – Modelleisenbahnclub Rottenburg

Telefon 07472 - 165351 www.rottenburg.de museen@rottenburg.de



Beim Bau der Hohenzollerischen Landesbahn – hier 1901 bei Bronnen – wurde auf Italiener zurückgegriffen, weil im Lande Arbeitskräftemangel herrschte. Allein im damaligen Oberamt Sigmaringen waren zeitweise über 1000 italienische Arbeitsmigranten beschäftigt.



*Auch der 1901 eingeweihte und unter Mitwirkung italienischer Arbeiter errichtete Bahnhof Schöntal stammt aus der Gründerzeit des Eisenbahnbaus in Württemberg.*

dern, weil beim dortigen Eisenbahnbau die Bedingungen besser seien. Das Beispiel zeigt: Der Eisenbahnbau war einer der Motoren der im 19. Jahrhundert einsetzenden Globalisierung und der Internationalisierung der Arbeitsmärkte. Die Facharbeiter waren europaweit begehrt und sie wiesen eine enorme räumliche Mobilität auf.

In den Akten der Gewerbeaufsichtsämter werden aber auch zahlreiche andere Probleme nicht verschwiegen: kurze Aufenthaltszeiten, häufiger Stellenwechsel, Sprachbarrieren, die gesonderte Unterbringung der Arbeiter und Arbeiterinnen – etwa in der Textilindustrie – in Massenquartieren, die schlechten Arbeits- und Lebensbedingungen und dadurch bedingt natürlich auch Krankheiten. Dennoch waren die Transalpini bei den deutschen Arbeitgebern geschätzt und angesichts des Arbeitskräftemangels auch hoch willkommen. Im «Goldenen Zeitalter» der freien Arbeitswanderung ging das behördliche Laissez-faire sogar so weit, dass italienische Arbeitsmigranten bis zum Ersten Weltkrieg freien Zugang zum deutschen Arbeitsmarkt hatten und für die Grenzüberquerung noch nicht einmal einen Pass brauchten.

Die Transalpini zeigen, dass Integrationsprozesse Zeit brauchen. Bis zum Ersten Weltkrieg waren die Arbeitsmigranten hochmobil und blieben in ihrer übergroßen Mehrheit auf ihre Herkunftsgebiete ausgerichtet. Nur ein kleiner Teil der Transalpini, die ja

überwiegend männlich und jung waren, beschränkte bereits den Weg der Integration und kulturellen Anpassung, der vornehmlich über die Heirat von einheimischen Frauen verlief. Der Erste Weltkrieg bildete hier eine markante Zäsur. Dennoch sind die Transalpini aus der Zeit vor 1914 nicht isoliert von der Arbeitswanderung der späteren Wirtschaftswunderzeit zu sehen. Ganz im Gegenteil: Sie bildeten gewissermaßen den Brückenkopf für die folgenden Migrationsströme, die eng mit den älteren Zuwanderungen verflochten waren.

Auch in anderer Hinsicht wurde in der «Gastarbeiterzeit» an die bestehenden Erfahrungen angeknüpft. So unterlagen seit den 1950er-Jahren beide Seiten – Einheimische und Arbeitsmigranten – der Illusion der Rückkehrerwartung, weil diese ihren Erfahrungshorizont aus der Zeit um den Jahrhundertwechsel bestimmte. Vor allem die deutsche Seite glaubte lange, man könne die Gastarbeiterströme nach konjunkturellen Zyklen oder gar saisonal steuern. Mit Instrumenten wie Rückkehrförderung und Rotationsprinzip, die wir aus den 1960er-Jahren kennen und die noch in den 1980er-Jahren diskutiert wurden, wurde an die staatliche Regelungsstruktur des Kaiserreichs angeknüpft. Das Beispiel zeigt: Die ausländerpolitischen Grundlagen der frühen Bundesrepublik sind ohne den Rückgriff auf die Geschichte der frühen Arbeitsmigration kaum zu verstehen.