

# Eisenbahnbau im Weinsberger Tal– Gastarbeiter aus Italien

(Ulrich Maier, Justinus-Kerner-Gymnasium Weinsberg)

## Stundenschwerpunkt

Eisenbahnbau im 19. Jahrhundert als Großprojekt, das die Infrastruktur maßgeblich veränderte und die Industrialisierung maßgeblich vorantrieb, ist der Schwerpunkt der Unterrichtsstunde. Sozialformen der Arbeit wie Saisonarbeit, Gastarbeiter in Arbeitskolonnen können kritisch betrachtet, diskutiert und mit heutigen Arbeitsverhältnissen (Leiharbeit, Lohndumping) verglichen werden.

## Bearbeitungsvorschläge

- Lest die Geschichte von Theobald Kerner (M1) und diskutiert sie! Was erfahrt ihr aus der Geschichte über den Eisenbahnbau?
- Beschreibt die Rolle der Gastarbeiter beim württembergischen Eisenbahnbau! (M2)
- Beschreibt, wie der Verfasser des Zeitungsartikels den Tunneldurchstich empfunden hat! (M3)
- Untersucht, wie das Großprojekt Eisenbahnbau im 19. Jahrhundert organisiert war, was bei seiner Durchführung beachtet und geleistet werden musste! (M3, M4)
- Überlegt euch, wie der Eisenbahnbau das Leben der Menschen in den Ortschaften an der Eisenbahnstrecke veränderte!

## Weiterführende Aufgaben und Projektideen

- Die Schüler erkunden die Arbeitsbedingungen der Arbeiter, werten dazu Dokumente und Zeitungsartikel sowie Schilderungen in der Literatur aus.
- Sie erforschen am Beispiel eines Einzelprojekts, z.B. eines Tunnelbaus, welche technischen Schwierigkeiten zu überwinden waren, welche Gefahren für die Arbeiter bestanden, welche Folgen Arbeitsunfälle für die Arbeiter hatten.
- Sie untersuchen, wie der Eisenbahnbau in ihrer Region das Arbeitsleben der Menschen kurzfristig und langfristig verändert hat.
- Sie untersuchen, welche wirtschaftlichen Interessen hinter bestimmten Streckenführungen steckten, wie die Auseinandersetzung ausgetragen wurden und welche Wirtschaftlichen Folgen sich für die betroffenen Gemeinden ergaben.

## Kurzkommentar

Hinweise zum Eisenbahnbau in der Region wird man vor allem in Heimatbüchern finden. In den Gemeinearchiven haben sich häufig Dokumente erhalten, die sich auf die Auseinandersetzung um die Streckenführung beziehen oder auf Grundstücksverkäufe, Baumaßnahmen, aber auch auf die Lebens- und Arbeitsbedingungen der Arbeiter. Allerdings sind diese Schriftstücke meist handschriftlich verfasst und oft schwer zu lesen.

In vielen Fällen ging dem Streckenbau eine lange und oft erbitterte Auseinandersetzung über die Streckenführung voraus, da wirtschaftliche Interessen der Gemeinden eine wichtige Rolle spielten. So setzte die Industrie- und Neckarhafenstadt Heilbronn in langen Verhandlungen mit der württembergischen Regierung, in die sich zuletzt der König Wilhelm I. selbst einschaltete, durch, dass die Eisenbahnlinie nach Schwäbisch Hall nicht über die aufstrebende und konkurrierende Nachbarstadt Neckarsulm gelegt wurde, sondern ein aufwendiger und für damalige Zeiten wagemutiger Tunnelbau in Kauf genommen wurde, um die Strecke an Neckarsulm vorbei über Weinsberg zu führen.

Für den Bau des Tunnels brauchte man Facharbeiter, die man vor allem in den italienischen Ländern der Habsburgermonarchie fand, da man in den Alpen beim Tunnelbau bereits Erfahrungen gesammelt hatte. Die Gastarbeiter waren in Arbeitskolonnen zusammengefasst und zogen von einem Einsatzort zum anderen.

## Literatur

Oscar Fraas, Württembergs Eisenbahnlilien mit Land und Leuten an der Bahn, Stuttgart 1880

Ulrich Maier, „Fremd bin ich eingezogen...“, Zuwanderung und Auswanderung in Baden-Württemberg, Gerlingen 2002

Christhard Schrenk, Mit dem Dampfross vom Neckar zum Kocher, 125 Jahre Eisenbahnlinie Heilbronn-Schwäbisch Hall, Heilbronn 1987

## Materialien

### M1 Theobald Kerner, Das Skelett

Als bei Weinsberg der Eisenbahntunnel gebaut wurde, waren bei demselben viele Italiener beschäftigt. Unter ihnen war ein besonders langer Mensch, der mit unserem Diener Freundschaft geschlossen hatte. Nach vollendetem Tunnelbau zogen die Italiener zu weiterer Arbeit fort nach Rottweil. Da verübten drei derselben an einem Kameraden einen Raubmord; sie wurden zum Tode verurteilt und guillotiniert, und unter ihnen befand sich auch der lange Italiener.

Ein halbes Jahr später schrieb ich an die Anatomie in Tübingen um ein Skelett, und es wurde mir das des langen Italieners zugesandt. Es war aber kaum erst präpariert worden und noch stark. Ich stellte es daher in den großen Garten auf einen freien Grasplatz nahe dem Alexanderhaus, damit Sonne und Regen es bleichen.

Im Parterre des Alexanderhauses hatte unser Diener seine Schlafstelle. In einer Nacht träumte ihm, das Skelett trete vor sein Bett und sage: „Du, es regnet so kalt und ich stehe draußen so allein, nimm mich zu dir hinein!“ – Er erwachte, und als er hörte, wie es draußen stark regnete, stand er auf, trug das Skelett herein, stellte es an sein Bett und schlief weiter. Wir bewunderten seine Unerschrockenheit, denn hätte er nicht an die Wahrheit der Erscheinung seines ehemaligen Freundes geglaubt, so hätte er ja das Skelett ruhig im Regen stehen lassen können.

(Theobald Kerner, der Sohn des Dichters Justinus Kerner, war Arzt und Schriftsteller in Weinsberg)

Theobald Kerner, Das Kernerhaus und seine Gäste, Stuttgart und Leipzig 1897, S. 312 f.

### M2 Italienische Gastarbeiter bauen die „Schwäbische Eisenbahn“

Gastarbeiter aus Italien kannte man bereits seit den Zeiten des Eisenbahnbaus in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts im Königreich Württemberg und dem Großherzogtum Baden. Es waren meist Saisonarbeiter in Arbeitskolonnen, die für die Bauzeit blieben und über Winter zurück in ihre Heimat zogen. Sie wanderten kurzfristig ab, wenn bessere Angebote lockten. Das schaffte nicht selten Probleme für die laufenden Projekte, wie etwa beim Bau der Nagoldbahn. Im Calwer Morgenblatt war am 20.10.1869 zu lesen: „Mittwoch Morgen um 5 Uhr sind mehrere hundert Arbeiter nach der Türkei abgereist, um sich an dem dortigen Eisenbahnbau zu beteiligen. Diese sollen unter für sie sehr günstigen Bedingungen engagiert sein.“ [...] An die tausend Italiener der Firma Battista Zerbelloni bauten in den Jahren 1922-1927 am Stuttgarter Hauptbahnhof.“

Ulrich Maier, „Fremd bin ich eingezogen...“, Zuwanderung und Auswanderung in Baden-Württemberg, Gerlingen 2002

### **M3 Aus der Schwäbischen Chronik vom 22.11.1860:**

Heilbronn, den 20. Nov.: Gestern Nachmittag wurde ganz unerwartet schnell der Durchschlag des Tunnel-Stollen zu Stande gebracht. Die höchste Überraschung und einen wahrhaft magischen Eindruck gewährte es, als nach dem 13. Schuss die erste Öffnung durchbrochen war und man die Arbeiter auf der anderen Seite mit Fackeln und Grubenlichtern sowie das bereits auf Weinsberger Seite fertige Gewölbe mit Grubenlampen beleuchtet erblickte.“

### **M4 Unterbringung und Verpflegung der Eisenbahnarbeiter**

Insgesamt arbeiteten bis zu 4500 Menschen an der Eisenbahnlinie von Heilbronn nach Hall. Die Unterbringung und Verpflegung von so vielen Personen warf Probleme auf. Allein in Heilbronn mussten 1860 etwa 1500 Arbeiter aufgenommen und in Baracken untergebracht werden. Die auf der freien Strecke untergebrachten Bautrupps zogen nach Vollendung ihres Abschnitts weiter. Über einen besonders langen Zeitraum erstreckte sich jedoch die Herstellung des Weinsberger Tunnels, so dass in Heilbronn und Weinsberg viele Arbeiter mehr als zwei Jahre blieben. hauptsächlich für die Stadt am Fuße der Weibertreu (Weinsberg) wirkte sich das in vielfältiger Weise aus. Einige Wirtschaften entstanden in der Nähe der Baustelle, das Gewerbe der Wirte, Bäcker und Metzger blühte auf und die Gemeinde musste ihren Mitarbeiterstab vergrößern, weil durch die vielen neuen Mitbewohner ein erheblicher Verwaltungsaufwand entstand.

Christhard Schrenk, Mit dem Dampfross vom Neckar zum Kocher, 125 Jahre Eisenbahnlinie Heilbronn-Schwäbisch Hall, Heilbronn 1987