Geschichte und Region/Storia e regione

25. Jahrgang, 2016, Heft 2 – anno XXV, 2016, n. 2

Verkehr und Infrastruktur
Trasporti e infrastrutture

Herausgeber dieses Heftes/curatori di questo numero
Andrea Bonoldi/Hannes Obermair

StudienVerlag
Innsbruck
Wien
Bozen/Bolzano

Ein Projekt/un progetto **der Arbeitsgruppe/del Gruppo di ricerca „Geschichte und Region/Storia e regione“**

Herausgeber/a cura di: **Arbeitsgruppe/Gruppo di ricerca „Geschichte und Region/Storia e regione“, Südtiroler Landesarchiv/Archivio provinciale di Bolzano und/e Kompetenzzentrum für Regionalgeschichte der Freien Universität Bozen/Centro di competenza Storia regionale della Libera Università di Bolzano**

Geschichte und Region/Storia e regione is a peer reviewed journal.

Redaktion/redazione: **Andrea Bonoldi, Francesca Brunet, Siglinde Clementi, Andrea Di Michele, Ellinor Forster, Florian Huber, Stefan Lechner, Hannes Obermair, Gustav Pfeifer, Martina Salvante, Philipp Tolloi, Oswald Überegger**
Geschäftsführend/direzione: **Margareth Lanzinger**
Redaktionsanschrift/indirizzo della redazione: **Geschichte und Region/Storia e regione, Südtiroler Landesarchiv/Archivio Provinciale di Bolzano, A.-Diaz-Str./via A. Diaz 8, I-39100 Bozen/Bolzano, Tel. + 39 0471 411972, Fax +39 0471 411969**
e-mail: info@geschichteundregion.eu
Internet: geschichteundregion.eu; storiaeregione.eu

Korrespondenten/corrispondenti: **Giuseppe Albertoni, Trento · Thomas Albrich, Innsbruck · Helmut Alexander, Innsbruck · Agostino Amantia, Belluno · Marco Bellabarba, Trento · Laurence Cole, Salzburg · Emanuele Curzel, Trento · Elisabeth Dietrich, Innsbruck · Alessio Fornasin, Udine · Thomas Götz, Regensburg · Paola Guglielmotti, Genova · Maria Heidegger, Innsbruck · Hans Heiss, Brixen · Martin Kofler, Lienz · Margareth Lanzinger, Wien · Werner Matt, Dornbirn · Wolfgang Meixner, Innsbruck · Luca Mocarelli, Milano · Cecilia Nubola, Trento · Tullio Omezzoli, Aosta · Luciana Palla, Belluno · Eva Pfanzelter, Innsbruck · Luigi Provero, Torino · Reinhard Stauber, Klagenfurt · Gerald Steinacher, Lincoln/Nebraska · Rodolfo Taiani, Trento · Michael Wedekind, Wien · Rolf Wörsdörfer, Frankfurt**
Presserechtlich verantwortlich/direttore responsabile: Günther Pallaver

Titel-Nr. STV 5556 ISSN 1121-0303

Bibliographische Informationen der Deutschen Bibliothek: Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.ddb.de> abrufbar.
© 2016 by StudienVerlag Ges.m.b.H., Erlerstraße 10, A-6020 Innsbruck
e-mail: order@studienverlag.at, Internet: www.studienverlag.at

Geschichte und Region/Storia e regione erscheint zweimal jährlich/esce due volte l'anno. Einzelnummer/singolo fascicolo: Euro 29,00/sfr 34,50 (zuzügl. Versand/più spese di spedizione), Abonnement/abbonamento annuo (2 Hefte/numeri): Euro 41,00/sfr 48,80 (Abonnementpreis inkl. MwSt. und zuzügl. Versand/IVA incl., più spese di spedizione). Alle Bezugspreise und Versandkosten unterliegen der Preisbindung. Abbestellungen müssen spätestens 3 Monate vor Ende des Kalenderjahres schriftlich erfolgen. Gli abbonamenti vanno disdetti tre mesi prima della fine dell'anno solare.
Aboservice/servizio abbonamenti: Tel.: +43 (0)512 395045, Fax: +43 (0)512 395045 - 15
E-Mail: aboservice@studienverlag.at

Layout: Fotolitho Lana Service; Umschlaggestaltung/copertina: Dall'Ò&Freunde
Umschlagbild/foto di copertina: Verkehrsstau am Brennerpass, 1950er Jahre / In coda al passo del Brennero, anni '50 (Sammlung/collezione Reinhold Nössing, Geschichtsverein Brixen); Inserat anlässlich der Eröffnung der Brennereisenbahn / Annuncio in occasione dell'inaugurazione della ferrovia del Brennero (Innsbrucker Nachrichten 14, 186, 16. August/agosto 1867, S. 1731).

Alle Rechte vorbehalten. Kein Teil des Werkes darf in irgendeiner Form (Druck, Fotokopie, Mikrofilm oder in einem anderen Verfahren) ohne schriftliche Genehmigung des Verlags reproduziert oder unter Verwendung elektronischer Systeme verarbeitet, vervielfältigt oder verbreitet werden. È vietata la riproduzione, anche parziale, con qualsiasi mezzo effettuata, compresa la fotocopia, anche ad uso interno o didattico, non autorizzata.
Gedruckt auf umweltfreundlichem, chlor- und säurefrei gebleichtem Papier. Stampato su carta ecologica.
Gefördert von der Kulturabteilung des Landes Tirol. Pubblicato con il sostegno dell'ufficio cultura del Land Tirol.

Geschichte und Region Storia e regione

AUTONOME PROVINZ BOZEN SÜDTIROL

PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO ALTO ADIGE

unibz

Inhalt/Indice

Editorial/Editoriale
Verkehr und Infrastruktur
Trasporti e infrastrutture

Sergio Onger/Ivan Paris 18
La riorganizzazione del sistema idroviario padano: l'idrovia Locarno-Venezia

Alfred Werner Höck. 41
Infrastrukturpolitik und Arbeitsmigration am Beispiel des Baues des Salzburger Tauerntunnels in den Jahren 1901–1909

Magdalena Pernold. 64
Die Brennerautobahn als Infrastruktur für Verkehr und Transit: Zur Entgrenzung geographischer Verkehrsräume im Zeitraum ihrer Realisierung

Paolo Tedeschi 82
Attraversare le Alpi per formare l'Europa: la BEI e il finanziamento dei progetti relativi alle vie di comunicazioni alpine (anni 1960 e 1970)

Aufsätze/Contributi

Carlo Bartalucci 103
Bartolomeo Talenti alle fiere di Bolzano. Una famiglia di mercanti lucchesi tra istanze di riforma e tradizione

Forum

Julia Hörmann-Thurn und Taxis 125
Ao. Univ. Prof. Mag. Dr. Klaus Brandstätter (29.11.1961–23.8.2014) – Eine Erinnerung

Sabine Jagodzinski/Aleksandra Kmak-Pamirska 128
Überlegungen im Nachklang der Konferenz „Regionalität als historische Kategorie. Prozesse, Diskurse, Identitäten im Mitteleuropa des 16.–19. Jahrhunderts“

Alessandro Paris 137
“1813–1816. Il paese sospeso: la costruzione della provincia tirolese / Das Land in der Schwebe. Die Konstruktion des Landes Tirol”. Cronaca del convegno

Margareth Lanzinger/Janine Maegraith 144
Witwenrechte im Litauen des 16. Jahrhunderts. Rezensionsessay aus Tiroler Vergleichsperspektive

Rezensionen/Recensioni

Margareth Lanzinger, Verwaltete Verwandtschaft. Eheverbote, kirchliche und staatliche Dispenspraxis im 18. und 19. Jahrhundert 153
(Jürgen Schlumbohm)

Florian Huber, Grenzkatholizismen. Religion, Raum und Nation in Tirol 1830–1848 159
(Dieter Langewiesche)

Wolfram Siemann, Metternich. Stratege und Visionär 164
(Karin Schneider)

Martin Aust/Frithjof Benjamin Schenk (Hg.), Imperial Subjects. Autobiographische Praxis in den Vielvölkerreichen der Habsburger, Romanovs und Osmanen im 19. und frühen 20. Jahrhundert. 167
(Kurt Scharr)

Hans Heiss/Rudolf Holzer, Sepp Innerkofler. Bergsteiger, Tourismuspionier, Held 169
(Markus Wurzer)

Nadja Danglmaier/Werner Koroschitz, Nationalsozialismus in Kärnten. Opfer. Täter. Gegner 173
(Brigitte Entner)

Abstracts

Anschrift der Autoren und Autorinnen/Recapito degli autori e delle autrici

Editorial

Dieses Heft von *Geschichte und Region/Storia e regione* versammelt Beiträge, die auf der Tagung der Internationalen Gesellschaft für historische Alpenforschung (IGHA) im September 2015 in Bozen zum Thema „Transit. Infrastrukturen und Gesellschaft in den Alpen von der Antike bis heute" präsentiert wurden. Einige weitere sind in der Nummer 21/2016 der Zeitschrift *Histoire des Alpes/Storia delle Alpi/Geschichte der Alpen* erschienen. Die Konferenz war das Ergebnis des Zusammenwirkens von IGHA, Geschichte und Region/Storia e regione, des *Dipartimento di Economia e Management* der Universität Trient und des Kompetenzzentrums für Regionalgeschichte der Freien Universität Bozen. Das Tagungsthema widmete sich einem besonders ertragreichen Forschungsfeld der historischen Alpenforschung, nämlich der Interaktion zwischen transalpinen Warenströmen, zirkulierenden Menschen und Informationen einerseits und den Veränderungen lokaler Gesellschaften aus einer Perspektive der langen Dauer andererseits, die von der Bronzezeit bis zur Schnellverbindung Turin-Lyon reichte.

Nicht unüblich ist die dialektische Gegenüberstellung von „durchquerten Alpen" und „gelebten Alpen".[1] Die erste dieser beiden Bestimmungen bezeichnet den traditionalen Zugang, der den alpinen Raum vor allem aus

1 Jean François Bergier, Des Alpes traversées aux Alpes vécues: Pour un projet de coopération internationale et interdisciplinaire en histoire des Alpes. In: Histoires des Alpes/Storia delle Alpi/Geschichte der Alpen 1 (1996), S. 11–21.

Editoriale

Questo numero di *Geschichte und Region/Storia e regione* ospita alcuni contributi presentati al convegno biennale dell'Associazione internazionale per la storia delle Alpi (AISA), che si è tenuto a Bolzano nel settembre del 2015 ed è stato dedicato al tema "Transiti. Infrastrutture e società dall'antichità ad oggi". Altri articoli derivanti da relazioni presentate in quell'occasione sono usciti sul numero 21/2016 di *Histoire des Alpes/Storia delle Alpi/Geschichte der Alpen*. L'incontro è nato dalla collaborazione tra l'AISA, Geschichte und Region/Storia e regione, il Dipartimento di Economia e Management dell'Università degli Studi di Trento e il Centro di competenza per la Storia Regionale della Libera Università di Bolzano. Il tema scelto ha riguardato uno degli ambiti di ricerca più stimolanti per chi si occupa di storia alpina, ovvero l'interazione tra i flussi di circolazione di merci, persone e informazioni attraverso le Alpi e l'evoluzione delle società locali in una prospettiva di lungo periodo, che ha visto gli interventi coprire un lungo arco cronologico, dall'età del Bronzo alla Torino-Lione.

Una nota contrapposizione dialettica riferita alla storia delle Alpi è quella che mette le "Alpi attraversate" di fronte alle "Alpi vissute".[1] Con la prima accezione viene indicato l'ap-

1 Jean François Bergier, Des Alpes traversées aux Alpes vécues: Pour un projet de coopération internationale et interdisciplinaire en histoire des Alpes. In: Histoires des Alpes/Storia delle Alpi/Geschichte der Alpen 1 (1996), pp. 11–21.

der Außenperspektive als Grenze und als Hindernis betrachtet hat, das sich militärischen Unternehmungen, Handelsrouten und kulturellen Einflüssen machtvoll in den Weg stellt. Daher lag der Schwerpunkt vor allem auf den Strategien, die ins Werk gesetzt wurden, um die Gebirgskette zu überwinden. Demgegenüber rückte das historische Eigenleben in alpinen *communities* – die „gelebten Alpen" eben – in den Hintergrund. Historische Erfahrungswelten erhielten in den letzten drei Jahrzehnten jedoch verstärkt Aufmerksamkeit, die zu wichtigen neuen Ergebnissen geführt hat.

In diesem Zusammenhang hat sich innerhalb der avancierten Forschung die Vorstellung durchgesetzt, dass eine belastbare Interpretation der historischen Dynamiken im alpinen Raum auf Zusammenspiel und Wechselwirkung von Durchquerungen, lokalen Gegebenheiten und Austauschbeziehungen mit dem Umland gründen muss. Das bedeutet zugleich eine klare Absage an das Stereotyp der Marginalität und Rückständigkeit und ebenso an die wiederkehrende Idealisierung alpiner Gesellschaften als Hort harmonisch verklärter politischer, ökonomischer und kultureller Autarkie. Der auf Transit und materielle wie immaterielle Aspekte der Verkehrsinfrastruktur gerichtete Blick führt zur Auseinandersetzung mit Planungs- und Arbeitsabläufen, Investitionen, technischen Möglichkeiten und Akteuren. Zugleich müssen aber auch die Rückwirkungen des Transits auf den regionalen Raum und das Wechselspiel von lokalen Vorstellungen und Anstößen von außen einbezogen werden.

proccio tradizionale di chi considerava l'area alpina essenzialmente dal punto di vista esterno, come un confine, un ostacolo che si frapponeva a imprese militari, transiti commerciali e influssi culturali, centrando così l'attenzione soprattutto su possibilità e strategie per superare la catena montuosa. Veniva in tal modo relegata in secondo piano l'esperienza storica propria e connessa al territorio delle comunità locali – le "Alpi vissute" appunto – che invece da un trentennio a questa parte è stata oggetto di nuova attenzione, con risultati importanti.

L'idea di fondo che alimenta oggi la storiografia più attenta è che un'interpretazione corretta delle dinamiche storiche in area alpina debba basarsi sull'interazione e l'influenza reciproca tra attraversamenti, specificità locali e relazioni con le aree circostanti. Un rifiuto deciso dunque dello stereotipo delle Alpi nella storia come luogo della marginalità e arretratezza, ma anche di una certa, ricorrente idealizzazione delle società alpine come manifestazione privilegiata di un'armoniosa autarchia politica, economica e culturale. In questo senso parlare di trasporti e di infrastrutture materiali e immateriali di comunicazione significa dunque trattare di percorsi, investimenti, tecniche e attori, ma anche considerare le ricadute dei transiti sulle comunità del territorio e l'interazione reciproca tra specificità locali e impulsi esterni.

Il discorso attorno ai sistemi di trasporto e comunicazione del passato in area alpina non è tuttavia soltanto una questione puramente storiografica, ma

Die Frage nach Transport- und Verkehrssystemen vergangener Zeiten im Alpenraum ist jedoch nicht ausschließlich historiografischer Natur, sondern ihr kommt auch im öffentlichen Diskurs Bedeutung zu.[2] Große Infrastrukturmaßnahmen wurden häufig nicht nur in Hinblick auf die Anforderungen gestiegener Mobilität sowie hinsichtlich technischer und finanzieller Aspekte debattiert, sondern auch bezüglich mehr oder weniger gut dokumentierter historischer Streckenverläufe thematisiert. Denn alte Routen dienten nicht selten der Legitimierung geplanter Bauvorhaben.[3] Seit den 1970er Jahren ist die öffentliche Meinung besonders stark auf Umweltproblematiken gerichtet, die mit den transalpinen Verkehrsströmen und dem Ausbau der touristischen Infrastruktur – wie Skipisten und Aufstiegsanlagen – verbunden sind. Damit einher geht die Frage nach Praktiken

2 Vgl. Christoph Maria Merki/Hans-Ulrich Schiedt/Laurent Tissot, Verkehrsgeschichte. Einleitung/Histoire des transports. Introduction. In: Hans-Ulrich Schiedt/Laurent Tissot/Christoph Maria Merki/Rainer C. Schwinges (Hg.), Verkehrsgeschichte – Histoire des transports, Zürich 2010, S. 17–21.

3 Für den Fall der Brennerautobahn ist ein solcher Zugang exemplarisch aufgezeigt bei Leo Feist, Vom Saumpfad zur Tiroler Autobahn, Innsbruck 1980. Zum Zusammenspiel zwischen aktuellen Bauvorhaben und historischer Forschung siehe auch Anselmo Baroni/Elvira Migliario, Dalle autostrade alle viae romane. Considerazioni di storia politica e istituzionale sull'uso diacronico di alcuni grandi assi viari transalpini. In: Histoires des Alpes/Storia delle Alpi/Geschichte der Alpen 21 (2016), S. 13–25. Als neuere interdisziplinäre Untersuchung zu einem der zentralen Knotenpunkte des alpinen Transits, an dem kürzlich der längste Eisenbahntunnel der Welt eröffnet wurde, siehe Marianne Burkhalter/Christian Sumi (Hg.), Der Gotthard/Il Gottardo. Landscape – Myths – Technology, Zürich 2016.

occupa anche una posizione di rilievo nel dibattito pubblico.[2] La realizzazione di opere infrastrutturali di grandi dimensioni è stata spesso valutata non soltanto in base alla crescente domanda di mobilità e a fattori tecnici ed economico-finanziari, ma anche alla luce di una più o meno documentata tradizione storica di percorsi e transiti lungo determinate direttrici, che non di rado è stata messa in rilievo per dare legittimità ai progetti proposti.[3] Dagli anni Settanta del Novecento in poi inoltre, una parte importante dell'opinione pubblica si è dimostrata particolarmente sensibile nei confronti delle criticità connesse al crescente impatto ambientale dei flussi di traffico transalpino e delle infrastrutture a sostegno della mobilità turistica e della pratica sportiva, come ad esempio piste da sci e impianti di risalita. Un tema, quello della sostenibilità delle pratiche di utilizzo del territorio, che in forme diverse è profondamente radicato nell'esperienza delle comunità alpine.

2 Cfr. Christoph Maria Merki/Hans-Ulrich Schiedt/Laurent Tissot, Verkehrsgeschichte. Einleitung/Histoire des transports. Introduction. In: Hans-Ulrich Schiedt/Laurent Tissot/Christoph Maria Merki/Rainer C. Schwinges (a cura di), Verkehrsgeschichte – Histoire des transports, Zürich 2010, pp. 17–21.

3 Per il caso dell'autostrada del Brennero è esemplare di questo approccio Leo Feist, Vom Saumpfad zur Tiroler Autobahn, Innsbruck 1980. Sull'interazione tra opere attuali e ricerca storica cfr. anche Anselmo Baroni/Elvira Migliario, Dalle autostrade alle viae romane. Considerazioni di storia politica e istituzionale sull'uso diacronico di alcuni grandi assi viari transalpini. In: Histoires des Alpes/Storia delle Alpi/Geschichte der Alpen 21 (2016), pp. 13–25. Per una recente analisi interdisciplinare di uno dei grandi nodi del transito alpino, che ha da poco visto l'inaugurazione del più lungo tunnel ferroviario del mondo, cfr. Marianne Burkhalter/Christian Sumi (a cura di), Der Gotthard/Il Gottardo. Landscape – Myths – Technology, Zürich 2016.

der nachhaltigen Nutzung naturräumlicher Ressourcen, die auf unterschiedliche Weise ein tief verankerter Bestandteil alpiner Lebenswelten sind.

Neuere historische Arbeiten haben zu Recht hervorgehoben, dass sich die Untersuchung von Transport- und Verkehrssystemen auf das komplexe Zusammenwirken technologischer, politischer, wirtschaftlicher und kultureller Phänomene einlassen muss.[4] In diesem Sinn sind Transportinfrastrukturen als sozio-technisches System aufzufassen, in das eine Vielzahl divergierender Interessen involviert ist und das den historischen Kontext gleichermaßen beeinflusst wie es von diesem seinerseits geprägt wird.[5] So ist eine Autobahn zwar unverkennbar durch ihre technisch-bauliche Dimension gekennzeichnet, doch sind ihre Realisierung, Nutzung und Wahrnehmung von politischen, sozio-ökonomischen und kulturellen Prozessen abhängig, in die zahlreiche öffentliche und private, lokale und überregionale Akteure einbezogen sind. In einer bestimmten Phase formt sich ein Teil dieser Kräfte zu produktiven Synergien, was die Umsetzung von Infrastrukturvorhaben ermöglicht.

Die Komplexität historischer Untersuchungen von Infrastrukturen und Verkehrssystemen ist nicht zuletzt von

La storiografia ha di recente messo in luce quanto l'analisi dei sistemi di trasporto e di comunicazione debba confrontarsi con una forte complessità, definita dal concorrere di elementi tecnici, politici, economici e culturali.[4] In questo senso, un'infrastruttura di trasporto può essere considerata come un sistema socio-tecnico, che vede la partecipazione di numerosi soggetti con fini diversi, e che influenza ed è a sua volta influenzato dal contesto storico in cui si colloca.[5] Se un'autostrada è innegabilmente una struttura materiale caratterizzata da una precisa dimensione tecnica, la sua realizzazione, il suo uso e la sua percezione sono però condizionati da processi politici, socio-economici e culturali che coinvolgono una moltitudine di attori pubblici e privati, locali e non. In una determinata fase, alcune di queste forze in campo riescono a trovare le sinergie giuste, e ciò rende possibile lo sviluppo dell'infrastruttura.

La complessità dell'analisi storica delle infrastrutture e dei sistemi di trasporto è anche definita dall'incidenza della dimensione temporale, per cui l'ideazione, la progettazione e l'esecuzione delle opere si estende spesso su tempi molto lunghi, comportando il rischio che possano cambiare le condi-

4 Merki et al., Einleitung/Introduction, S. 18.
5 Vgl. Paul N. Edwards, Infrastructure and Modernity: Force, Time, and Social Organization. In: Thomas J. Misa/Philip Brey/Andrew Feenberg (Hg.), The History of Sociotechnical Systems. Modernity and Technology, Cambridge (MA) 2003, S. 185–226. Im weitesten Sinn kommt Edwards zum Schluss, dass: "infrastructures simultaneously shape and are shaped by – in other word, co-construct – the condition of modernity" (S. 186).

4 Merki et al., Einleitung/Introduction, p. 18.
5 Cfr. Paul N. Edwards, Infrastructure and Modernity: Force, Time, and Social Organization. In: Thomas J. Misa/Philip Brey/Andrew Feenberg (a cura di), The History of Sociotechnical Systems. Modernity and Technology, Cambridge (MA) 2003, pp. 185–226. In senso più ampio, Edwards giunge a scrivere che: "infrastructures simultaneously shape and are shaped by – in other word, co-construct – the condition of modernity" (p. 186).

deren temporaler Dimension geprägt. Denn Konzept, Planung und Umsetzung konnten sich über sehr lange Zeiträume hinziehen und das Risiko mit sich bringen, dass sich die politischen, technischen oder finanziellen Rahmenbedingungen währenddessen wandelten. Sowohl die politische wie auch die ökonomische Seite von Infrastrukturmaßnahmen sind von solchen Verzögerungen betroffen. In politischer Hinsicht erfordert die Realisierung eines kostenintensiven und groß angelegten Projekts mit weitreichenden Auswirkungen vor Ort die Fähigkeit, es so zu konzeptualisieren, dass ein eindeutiger Zusammenhang zwischen Kosten und Nutzen besteht. Dabei geht es um möglichst genaue Prognosen der Entwicklung des Verkehrsaufkommens – also der Nachfrage – und hinsichtlich der sich bereits abzeichnenden Veränderungen im Transportwesen. Zu berücksichtigen ist, dass Infrastruktur nie isoliert, sondern stets Teil eines größeren Netzes ist, das sich verändert. Bei groß angelegten Verkehrsprojekten handelt es sich also um ziemlich schwierige Unterfangen. Daher überrascht nicht, dass die Zweckmäßigkeit eines neuen Bauvorhabens häufig sehr kontrovers beurteilt wird, wobei sich Vorstellungen zu Nutzungs- und Zukunftsperspektiven der betroffenen Gebiete oft diametral gegenüberstehen.[6] Unter ökonomischen Gesichtspunkten bringen Verzö-

zioni politiche, tecniche e finanziarie di contesto. Sia la dimensione politica, che quella economica delle infrastrutture vengono condizionate da questi tempi dilatati. Sotto il profilo politico, la realizzazione di un'opera di costo elevato, grandi dimensioni e forte impatto sul territorio richiede una capacità di visione che sia in grado di delineare un chiaro rapporto tra costi e benefici. Molto spesso si tratta di fare previsioni il più possibile accurate sull'evoluzione del traffico – e dunque della domanda – e sui cambiamenti in atto nelle tecnologie di trasporto, tenendo anche conto del fatto che un'infrastruttura non è mai isolata, ma si inserisce in una rete destinata anch'essa a trasformarsi nel tempo. Pare chiaro come si tratti di un esercizio piuttosto difficile, e non sorprende dunque che intorno alla valutazione dell'opportunità di un'opera possano insorgere aspri conflitti, oggi alimentati anche da visioni contrastanti sulla funzione e il destino dei territori interessati.[6] Sotto il profilo economico, i tempi lunghi che spesso intercorrono tra l'ideazione e il completamento di un'infrastruttura incidono non soltanto sulla prevedibilità dei costi, ma anche sulle strategie di finanziamento: tra il momento dell'investimento e quello in cui un'infrastruttura comincerà a generare utili possono trascorrere molti anni, e ciò richiede strumenti finanziari pecu-

6 Zum Konflikt unterschiedlicher Verkehrskonzepte im Alpenraum vgl. beispielsweise Anne-Marie Granet Abisset, L'aplanissement de la montagne: un rêve de techniciens et d'aménageurs européens. L'exemple du Lyon Turin Ferroviaire (LTF). In: Histoires des Alpes/Storia delle Alpi/Geschichte der Alpen 21 (2016), S. 233–254.

6 Sul conflitto di visoni differenti nella realizzazione di infrastrutture alpine, cfr. ad es. Anne-Marie Granet Abisset, L'aplanissement de la montagne: un rêve de techniciens et d'aménageurs européens. L'exemple du Lyon Turin Ferroviaire (LTF). In: Histoires des Alpes/Storia delle Alpi/Geschichte der Alpen 21 (2016), pp. 233–254.

gerungen zwischen der Planungsphase und dem Abschluss von infrastrukturellen Bauten nicht nur die Kostenplanung, sondern auch die Finanzierungsstrategien ins Wanken. Daher sind bei Großprojekten, die erst nach vielen Jahren Gewinne erzielen, besondere Finanzierungsinstrumente nötig.[7] Zu den bereits genannten Aspekten kommt damit als weiterer Faktor die *Governance* hinzu, im Sinne der Koordination der in die verschiedenen Planungs- und Realisierungsphasen sowie in die Erhaltung und Nutzung involvierten Akteure. Denn diese stehen im Spannungsfeld zwischen zentralstaatlichen und regionalen, öffentlichen und privaten Interessen, die zumeist auch internationale Verflechtungen mit einschließen.

Gilt dieser Befund ganz allgemein, so sind Transport- und Verkehrssysteme im alpinen Raum darüber hinaus mit besonderen Anforderungen konfrontiert. Allein die naturräumlichen und klimatischen Bedingungen erhöhen die Kosten der Realisierung und Erhaltung von Infrastrukturen. Gerade die geografischen Hindernisse, die die Mobilität in Bergregionen einschränken, haben einen maßgeblichen Anteil daran, dass sich die Umsetzung und der Ausbau von Verkehrsinfrastruktur auf den jeweiligen Wirtschafts- und Siedlungsraum besonders nachhaltig auswirken, indem sie den einen Entwicklungschancen bieten, zugleich aber andere davon ausschließen. Was den italienischen Alpenraum in der zweiten Hälfte des 20.

liari.[7] A questi aspetti si connette dunque inevitabilmente anche quello della *governance*, ossia dei processi di coordinamento tra gli attori che partecipano all'ideazione, progettazione, realizzazione, mantenimento e uso delle infrastrutture, su cui convergono questioni come le tensioni tra istanze politiche centrali e periferiche, tra regia pubblica e ruolo dei privati, tra gestione dell'infrastruttura e interessi delle comunità locali, tenuto anche conto del fatto che molte realizzazioni infrastrutturali hanno oggi una dimensione internazionale.

Se quanto detto vale in generale, per il mondo alpino la questione delle infrastrutture e dei sistemi di trasporto assume connotati specifici, in primo luogo perché la conformazione del territorio e le condizioni climatiche creano vincoli forti, cui sono connessi costi di realizzazione e mantenimento delle infrastrutture relativamente più elevati che altrove. E proprio gli ostacoli materiali alla mobilità in montagna contribuiscono a far sì che la realizzazione o il potenziamento di un'infrastruttura possa ridisegnare in maniera importante lo spazio economico e insediativo del territorio, agevolando in maniera significativa alcune aree ed escludendone altre. Per quanto riguarda le province alpine italiane nella seconda metà del Novecento ad esempio, pare chiaro come l'evoluzione positiva dell'economia della Valle d'Aosta e delle province di Trento e Bolzano rispetto a quelle di

7 Vgl. Youssef Cassis/Giuseppe De Luca/Massimo Florio (Hg.), Infrastructure Finance in Europe. Insights into the History of Water, Transport, and Telecommunications, Oxford 2016.

7 Cfr. Youssef Cassis/Giuseppe De Luca/Massimo Florio (a cura di), Infrastructure Finance in Europe. Insights into the History of Water, Transport, and Telecommunications, Oxford 2016.

Jahrhunderts betrifft, so liegt auf der Hand, dass die günstige Wirtschaftsentwicklung im Aostatal, im Trentino und in Südtirol – verglichen etwa mit den Provinzen Belluno und Sondrio[8] – nicht nur mit den unbestreitbaren Vorteilen der Autonomiestatute verbunden ist, sondern auch mit den wichtigen transalpinen Verkehrsachsen, die diese Territorien durchqueren – aber anderswo fehlen. Und dasselbe trifft auch auf die Binnenräume der genannten Regionen zu: Prosperität hat sich im Laufe der Zeit vor allem dort entfaltet, wo die Verkehrsverbindungen am besten ausgebaut sind.[9] Dies macht deutlich, dass Infrastrukturmaßnahmen in den alpinen Regionen eine zentrale Bedeutung zukommt, nicht nur in Hinblick auf ihre raumorganisatorischen und ökonomischen Auswirkungen, sondern auch als Herausforderung auf den verschiedenen Ebenen der regionalen Politik. Diese muss sich Initiativen und Vorhaben stellen, deren Akteure und Ressourcen weit über den eigenen regionalen Raum hinausreichen, aber auch Konfliktsituationen bewältigen, die die Umsetzung und der Betrieb von Infrastrukturen nahezu unvermeidlich vor Ort erzeugen.

Die vier Beiträge des thematischen

8 Vgl. Andrea Bonoldi, A Farewell to Marginality. Development Paths in the Italian Alpine Provinces since World War II. In: Andrea Bonoldi/Andrea Leonardi (Hg.), Recovery and Development in the European Periphery (1945–1960), Bologna/Berlin, 2009, S. 129–161.

9 So steht das Anwachsen städtischer Räume in den Alpen in einem engen Zusammenhang mit deren Lage an Knotenpunkten von Verkehrsnetzen, die sie mit sehr dynamischen voralpinen Ballungsräumen verbinden. Vgl. hierzu Manfred Perlik, Alpenstädte: Zwischen Metropolisation und neuer Eigenständigkeit, Bern 2001.

Belluno e Sondrio[8] sia da leggere non soltanto alla luce degli indubbi vantaggi connessi agli statuti di autonomia, ma anche in relazione alla presenza sul territorio di importanti direttrici di attraversamento delle Alpi, che nelle altre realtà invece mancano. E un discorso analogo si potrebbe fare all'interno dei singoli territori, con le aree dotate di migliori collegamenti che hanno visto crescere nel tempo il loro peso relativo.[9] Appare così evidente come le infrastrutture giochino un ruolo importante per le regioni alpine non soltanto per le loro ricadute sui processi spaziali ed economici, ma anche perché costituiscono un delicato banco di prova per i diversi livelli di governo locale che devono misurarsi con iniziative e progetti che coinvolgono attori e risorse che vanno ben oltre la dimensione regionale, ma anche con la necessità di risolvere i conflitti che la realizzazione e la gestione delle infrastrutture inevitabilmente genera sul territorio.

I quattro contributi presentati nella parte monografica della rivista affrontano questi temi in relazione ad alcuni importanti progetti infrastrutturali alpini e perialpini tra Otto- e Novecento. Nell'articolo intitolato "La riorganizzazione del sistema idroviario

8 Cfr. Andrea Bonoldi, A Farewell to Marginality. Development Paths in the Italian Alpine Provinces since World War II. In: Andrea Bonoldi/Andrea Leonardi (a cura di), Recovery and Development in the European Periphery (1945–1960), Bologna/Berlin 2009, pp. 129–161.

9 Il ruolo crescente di molte aree urbane nelle Alpi è ad esempio connesso in modo significativo al loro essere nodi di una rete che le connette con le realtà perialpine più dinamiche. Cfr. Manfred Perlik, Alpenstädte: Zwischen Metropolisation und neuer Eigenständigkeit, Bern 2001.

Teils greifen diese Themenstellungen mit Blick auf einige infrastrukturelle Großprojekte des Alpen- und Voralpenraums im 19. und 20. Jahrhundert auf. Der Beitrag von Sergio Onger und Ivan Paris über die Planung von Wasserwegen in der Poebene – mit dem Ziel einer Verbindung zwischen Locarno und Venedig – richtet sein Augenmerk auf die Wechselfälle eines langwierigen und vielschichtigen, aber letztlich nie verwirklichten Vorhabens. Doch sind daraus Projekte und Debatten entstanden, die Schlaglichter auf einige wesentliche Aspekte der Entwicklung von Verkehrssystemen werfen. Erste Diskussionen über einen modernen Schifffahrtskanal, der die dynamischen Wirtschaftsräume in Lombardo-Venetien und im Tessin mit dem adriatischen Meer verbinden sollte, setzten bereits im 19. Jahrhundert ein. Sie zogen sich durch das gesamte 20. Jahrhundert mit entsprechenden Anpassungen an die technischen, wirtschaftlichen und politischen Veränderungen. So arbeiten die beiden Verfasser die sich wandelnden Kontexte dieses langlebigen Projekts und der internationalen Einbindungen – die Schweiz war bis 1965 involviert – klar heraus und gehen auf Probleme der Abstimmung unterschiedlicher Interessen, auf die Konkurrenz neuer Transportsysteme – zunächst der Eisenbahn, dann der Autobahn – und die schwierige Kostenabschätzung ein. Auch die überwiegend alpine Region Trentino-Südtirol beteiligte sich an einer der Projektphasen in der Überzeugung, dass ein Anschluss ihres Verkehrsnetzes an die geplante Wasserstraße in der Poebene nutzbringend sein könnte. Abgepadano: l'idrovia Locarno-Venezia", Sergio Onger e Ivan Paris trattano la lunga e complessa vicenda di un'infrastruttura che non è mai stata realizzata, ma che ha dato vita a progetti e dibattiti da cui emergono alcuni aspetti cruciali dell'evoluzione dei sistemi di trasporto. La discussione attorno a un'infrastruttura di navigazione moderna che garantisse un collegamento efficiente tra un'area altamente dinamica come quella lombardo-veneta e ticinese e il mare Adriatico prende le mosse nel corso dell'Ottocento, e si protrae poi per tutto il secolo successivo, riflettendo i mutamenti tecnologici, economici e politici in atto. Tra i fattori messi in luce dai due autori vi sono appunto gli effetti delle variazioni delle variabili di contesto sul progetto nella sua lunga vita, la dimensione internazionale dello stesso, che fino al 1965 vide anche la Svizzera come parte in causa, i problemi di coordinamento tra i numerosi soggetti coinvolti, la concorrenza esercitata da nuove forme di trasporto – prima quello ferroviario, poi quello su gomma – la difficile valutazione preventiva dei costi effettivi dell'infrastruttura. Anche una regione prettamente alpina come il Trentino-Alto Adige partecipò a una fase del progetto, nella convinzione che l'idrovia padana potesse costituire un'utile integrazione alla propria rete di trasporti. Al di là del fatto che in tempi recenti la proposta è riemersa in un'ottica di valorizzazione turistica, un'eredità visibile del progetto, che testimonia anche la maggiore attenzione che nell'Italia postbellica è stata data al trasporto su gomma, è riscontrabile nel fatto che l'autostrada A35 Brescia-

sehen davon, dass das Projekt in jüngerer Zeit in Hinblick auf die touristische Nutzung neu diskutiert wurde, zeigt sich ein Niederschlag in der Trassenführung der 2014 dem Verkehr übergebenen Autobahn A35 Brescia-Bergamo-Mailand, die einem Abschnitt einer der ursprünglich für den Wasserweg geplanten Strecken folgt – was zugleich ein Beleg für die Dominanz des Autoverkehrs im Nachkriegsitalien ist.

Alfred Werner Höck fokussiert in seiner Untersuchung auf Infrastrukturpolitik und Arbeitsmigration in Zusammenhang mit dem Bau des Salzburger Tauerntunnels in den Jahren von 1901 bis 1909 und wirft die Frage nach den Lebens- und Arbeitsbedingungen der am Bau beteiligten Arbeiter auf. Ebenso geht es um die Auswirkungen der Präsenz einer großen Masse von ortsfremden Arbeitskräften auf die lokale Gesellschaft. Der Tunnel war ein Schlüsselelement eines ambitionierten Bahnprojekts, das die böhmischen Länder über Salzburg mit Triest verknüpfen und damit eine Alternative zu der über Wien führenden Südbahn-Strecke darstellen sollte. Deren Betreibergesellschaft hatte über Jahrzehnte eine wesentliche Monopolstellung an der Verbindung zwischen den wirtschaftlich am stärksten entwickelten Regionen der Monarchie und dem Mittelmeer inne. Obwohl in vergleichsweise kurzer Zeit fertiggestellt, wurde die Tauernverbindung infolge der Auswirkungen des Ersten Weltkriegs in ihrer Bedeutung zum Teil erheblich geschmälert. Das Bauprojekt hatte in relativ dünn besiedelte, soziokulturell wenig differenzierte, sehr traditionale und weitgehend landwirtschaftlich struktu-

Bergamo-Milano, entrata in esercizio nell'estate del 2014, ripercorra parte di uno dei tracciati ipotizzati per l'idrovia.

Il lavoro di Alfred Werner Höck, "Infrastrukturpolitik und Arbeitsmigration am Beispiel des Baues des Salzburger Tauerntunnels in den Jahren 1901–1909", è invece incentrato soprattutto sulle condizioni di vita e lavoro delle maestranze impiegate nella realizzazione della galleria ferroviaria dei Tauri, e sull'impatto che ebbe sulla società locale l'afflusso di una massa consistente di manodopera straniera. L'opera rappresentava un elemento chiave della linea ferroviaria che avrebbe dovuto collegare l'area boema a Trieste attraverso il Salisburghese, proponendosi in alternativa al tracciato della *Südbahn* passante per Vienna, che aveva garantito per decenni alla società titolare una posizione di sostanziale monopolio nella gestione dei traffici tra le aree economicamente più evolute dell'impero e il mare. Se l'infrastruttura fu portata a termine piuttosto rapidamente, il suo ruolo sarebbe però stato almeno in parte ridimensionato a causa degli sconvolgimenti portati dalla prima guerra mondiale. La realizzazione della linea fece affluire in aree alpine relativamente poco popolate e caratterizzate da una struttura sociale e culturale omogenea e ancora largamente tradizionale un'enorme quantità di manodopera – 70.000 persone nel momento di massimo sforzo – proveniente in maggior parte dalle aree meno sviluppate della monarchia asburgica, come quella balcanica. La sfida per chi dirigeva i lavori e per le comunità locali fu duplice: da un lato garantire condizioni di vita e di lavoro accettabili, assicurando vitto,

rierte inneralpine Landstriche eine enorme Anzahl an Arbeitsmigranten geführt – 70.000 waren es am Höhepunkt der Arbeiten. Sie kamen vor allem aus gering entwickelten Gebieten der Monarchie, vornehmlich aus dem Balkanraum. Dies stellte für die Bauleitung wie für die lokale Verwaltung eine große Herausforderung dar. Einerseits galt es, akzeptable Lebens- und Arbeitsbedingungen zu gewährleisten und die adäquate Verpflegung, Unterkunft sowie Gesundheitsversorgung sicherzustellen. Andererseits richtete sich das Bemühen darauf, Konflikte zu vermeiden: zum einen zwischen den verschiedenen ethnischen Gruppen der Arbeiter und zum anderen zwischen den Arbeitern und der lokalen Bevölkerung. Diese stand den neu Angekommenen überwiegend misstrauisch gegenüber und nahm sie sowohl in Hinblick auf Sprache und Kultur, aber auch in ihrem Sozialprofil als fundamental ‚anders' wahr. An beiden Fronten waren die Problemlagen beträchtlich.

Magdalena Pernolds Beitrag über „Die Brennerautobahn als Infrastruktur für Verkehr und Transit. Zur Entgrenzung geografischer Verkehrsräume im Zeitraum ihrer Realisierung" verschiebt die Blickrichtung thematisch und methodisch, indem sie die Realisierung dieser international bedeutsamen Transitstrecke diskursanalytisch untersucht.[10] Seit den 1950er Jahren, als man konkret begann, von dem Vorhaben zu sprechen, über die Eröffnung des letzten Teilstücks im Jahr 1974 bis

10 Vgl. dazu auch die kürzlich erschienene Monographie der Autorin: Magdalena Pernold, Traumstraße oder Transithölle? Eine Diskursgeschichte der Brennerautobahn in Tirol und Südtirol, Bielefeld 2016.

alloggio e assistenza sanitaria, dall'altro evitare che sorgessero conflitti tra gruppi di operai appartenenti a etnie diverse, e tra le maestranze e la popolazione locale, piuttosto diffidente nei confronti dei nuovi arrivati, percepiti come profondamente diversi sia sotto il profilo linguistico e culturale, che sotto quello sociale. Su entrambi questi fronti i problemi furono di non poco conto.

Con Magdalena Pernold e il suo contributo "Die Brennerautobahn als Infrastruktur für Verkehr und Transit. Zur Entgrenzung geografischer Verkehrsräume im Zeitraum ihrer Realisierung" il focus tematico e metodologico si sposta sull'analisi del discorso in relazione alla realizzazione di un'importante opera infrastrutturale di rilevanza internazionale come l'autostrada del Brennero.[10] Nell'arco di tempo che va dagli anni Cinquanta, quando si cominciò a parlare concretamente del progetto, passando per l'apertura dell'ultimo tratto autostradale nel 1974, fino ad arrivare ai giorni nostri, i temi ai quali l'infrastruttura è stata associata nel discorso pubblico sono cambiati profondamente, riflettendo non soltanto i mutamenti intercorsi nel quadro congiunturale, ma anche quelli che hanno riguardato gli atteggiamenti e la cultura delle società locali. Negli anni Cinquanta, il *Wirtschaftswunder* tedesco, il miracolo economico italiano e il processo di formazione della Comunità economica europea costituirono una spinta importante per la realizza-

10 Cfr. ora la monografia della stessa Magdalena Pernold, Traumstraße oder Transithölle? Eine Diskursgeschichte der Brennerautobahn in Tirol und Südtirol, Bielefeld 2016.

in die Gegenwart haben sich die Inhalte des öffentlichen Diskurses rund um die Brennerautobahn tiefgreifend gewandelt. Dies ist nicht nur den günstigen konjunkturellen Entwicklungen geschuldet, sondern geht auch mit kulturellen Veränderungen der lokalen Gesellschaften einher. Das deutsche „Wirtschaftswunder" der 1950er Jahre und sein italienisches Pendant sowie der Entstehungsprozess der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft gaben den entscheidenden Anstoß für die Umsetzung dieses technisch wie finanziell höchst anspruchsvollen Bauvorhabens. In der ersten Phase dominierten im öffentlichen Meinungsbild Themen wie der erwartete Modernisierungseffekt und die wirtschaftspolitische Bedeutung dieser Infrastrukturmaßnahme, aber – vor allem aus der Sicht Österreichs, das sich geopolitisch in einer schwierigen Lage befand – auch die Frage, ob die neue Verkehrsverbindung das europäische Projekt zu stärken vermochte. Obwohl die Zeit am Übergang von den 1950er zu den 1960er Jahren von massiven politischen Spannungen in Zusammenhang mit der Südtirolfrage geprägt war, wurde das Autobahnprojekt über den Brenner nie unterbrochen. Abgesehen von einigen wenigen Gegenstimmen, verlagerte sich die Debatte in dieser Zeit hin zur Frage der Streckenführung zwischen dem Brenner und Bozen. Zwei mögliche Trassen standen einander gegenüber: Die eine verlief durch das Eisacktal, die andere favorisierte eine Verbindung über das Passeiertal und Meran. Dabei vermischten sich lokale und überregionale Interessenslagen: Die zweite Variante war

zione di un'opera che si presentava assai impegnativa sotto il profilo tecnico e finanziario. In una prima fase dunque i temi forti nel dibattito pubblico furono associati essenzialmente all'impatto modernizzatore dell'infrastruttura, al suo significato in termini di sviluppo economico e – soprattutto da parte dell'Austria che si trovava all'epoca in una delicata posizione geopolitica – sul contributo che l'opera poteva dare al rafforzamento del progetto europeo. Nonostante il periodo a cavallo tra gli anni Cinquanta e gli anni Sessanta del Novecento sia stato segnato da forti tensioni politiche connesse alla questione sudtirolese, il progetto non si è fermato, e, al di là di alcune posizioni minoritarie contrarie alla realizzazione, la discussione si è spostata soprattutto sul tracciato che l'autostrada avrebbe dovuto seguire tra il Brennero e Bolzano. Qui si contrapponevano due progetti. Uno favoriva il percorso attraverso la Val d'Isarco, l'altro prevedeva una direttrice val Passiria-Merano. Qui interessi locali e esterni si mescolavano, con la seconda variante sostenuta non soltanto dal mondo imprenditoriale e turistico meranese e dal quotidiano *Alto Adige*, ma anche da esponenti lombardi, che immaginavano un possibile sviluppo autostradale con un traforo dello Stelvio verso Milano. Gli anni Settanta hanno poi visto non solo il completamento dell'opera e la sua entrata in esercizio, ma anche l'emergere di un mutamento di sensibilità nella società locale, con una crescente attenzione agli aspetti critici sotto il profilo dell'impatto ambientale connessi all'enorme aumento dei flussi di traffico sull'autostrada.

nicht nur von Meraner Unternehmern und Touristikern sowie von der Tageszeitung *Alto Adige* getragen, sondern auch von lombardischen Exponenten, denen eine mögliche Weiterführung der Autobahn mittels Untertunnelung des Stilfser Jochs bis nach Mailand vorschwebte. In den 1970er Jahren erfolgten die Fertigstellung der Autobahn und deren Inbetriebnahme – zugleich kam es aber auch zu einer steigenden Sensibilisierung im lokalen und regionalen Raum, als sich Umweltprobleme infolge des enorm angestiegenen Verkehrsaufkommens verstärkten.

Die Brennerautobahn kehrt im Beitrag von Paolo Tedeschi über die Finanzierung dieser Alpenquerung durch die Europäische Investitionsbank (EIB) in den 1960er und 1970er Jahren wieder, womit der Autor ein bisher kaum behandeltes Thema der alpinen Verkehrsinfrastruktur aufgreift. Die Beschaffung der Geldmittel für ein solches Unterfangen stellte eine eminent wichtige Frage dar. Denn es handelte sich nicht nur um einen beträchtlichen Finanzierungsbedarf, sondern auch der Zeitabstand zwischen der Investition und dem Moment, in dem die Autobahn Gewinne abwerfen würde und die Investitionskosten hereingeholt werden konnten, war groß. Was die Brennerautobahn betrifft, so ist auch die spezifische Situation der Betreibergesellschaft auf italienischer Seite, der Brennerautobahn AG, zu berücksichtigen. Im Unterschied zu anderen großen italienischen Autobahnbauten hielt nicht sie als staatlich kontrollierte Autobahngesellschaft das Mehrheitskapital. Dieses verteilte sich vielmehr auf politische

L'autostrada del Brennero ritorna nel contributo di Paolo Tedeschi, intitolato "Attraversare le Alpi per formare l'Europa: la BEI e il finanziamento dei progetti relativi alle vie di comunicazione alpine (anni 1960 e 1970)", in cui l'autore si occupa di un tema finora poco trattato, ovvero il ruolo giocato dalla Banca europea degli investimenti nel finanziamento delle infrastrutture di trasporto attraverso le Alpi. Il reperimento delle risorse per finanziare tali opere era una questione di grande rilevanza non soltanto per il fatto che si trattava di importi piuttosto ingenti, ma anche per la sfasatura temporale, in alcuni casi decisamente rilevante, tra l'erogazione del finanziamento e il momento in cui l'infrastruttura avrebbe cominciato a generare entrate per ripagare l'investimento. Per quanto riguarda l'autostrada del Brennero poi, occorre anche considerare la particolare conformazione della società che controllava la parte italiana del progetto (Autostrada del Brennero spa). A differenza di quanto accaduto per altri grandi realizzazioni autostradali nazionali infatti, in questo caso il capitale di maggioranza non era detenuto dalla Società Autostrade, controllata dallo Stato, ma da una serie di soggetti politici ed economici finanziariamente assai più deboli, ovvero regioni, province, comuni e camere di commercio interessate dal tracciato. Ecco dunque che l'intervento massiccio e a condizioni favorevoli da parte della BEI, la cui istituzione era prevista già nei trattati di Roma istitutivi della CEE del 1957, fu particolarmente importante. Un aspetto merita ancora di essere richiamato, ovvero il fatto che il finan-

und wirtschaftliche Akteure kleinerer Größenordnung: auf Provinzen, Regionen, Gemeinden und Handelskammern, die am Vorhaben interessiert waren. Daher spielte der von der EIB, deren Errichtung bereits 1957 in den Verträgen von Rom vorgesehen war, zu günstigen Konditionen erteilte hohe Kredit eine entscheidende Rolle. Es gilt noch hervorzuheben, dass die Finanzierung – im Einklang mit den damaligen Motivlagen der europäischen Politik – grundsätzlich den Zweck verfolgte, die ökonomische und soziale Disparität des italienischen Südens zu verringern. Im Ergebnis allerdings zogen die unmittelbar vom Verkehrsausbau betroffenen Regionen in den Alpen und in der Poebene den größten Nutzen daraus.

Die vier Beiträge dokumentieren, dass sich die Geschichte von Transport- und Verkehrssystemen in einem neuen Aufwind befindet und dass sie ein international lebendiges, von innovativen methodischen Zugängen getragenes Forschungsfeld ist. Sie zeigen auch, wie sehr sich der Alpenraum trotz seiner Besonderheit immer stärker in umfassende historische Prozesse integriert hat. Und so überlappen sich die durchquerten und die gelebten Alpen am Ende unweigerlich.

Andrea Bonoldi und Hannes Obermair

ziamento, coerentemente con lo spirito che animava gli interventi europei, era sostanzialmente motivato dalla volontà di ridurre il divario economico e sociale dell'Italia meridionale. In realtà però furono soprattutto le aree più direttamente interessate dai progetti, quelle alpine e quelle padane, che ne beneficiarono in misura maggiore.

I quattro contributi sono la testimonianza di una ritrovata vivacità dell'analisi storica dei sistemi di trasporto e comunicazione, che a livello internazionale è oggi supportata anche da approcci metodologici innovativi, e mostrano quanto le aree alpine siano andate sempre più integrandosi, pur con la propria specificità, in processi storici di ampia portata. E così, alla fine, le Alpi attraversate e le Alpi vissute finiscono inevitabilmente per sovrapporsi.

Andrea Bonoldi e Hannes Obermair

La riorganizzazione del sistema idroviario padano: l'idrovia Locarno-Venezia

*Sergio Onger/Ivan Paris**

1. Introduzione

Le origini dell'idea di un collegamento idroviario fra il Canton Ticino e l'Adriatico imperniato sull'asse Milano-Venezia risalgono agli anni Quaranta dell'Ottocento, quando alcuni studiosi lombardi, riprendendo considerazioni già emerse in età napoleonica, posero la questione al centro del dibattito economico e politico. L'obiettivo era quello di dotare una macroregione europea in espansione di un moderno sistema di canali navigabili utili tanto all'agricoltura quanto alle manifatture e ai commerci. Tale esigenza, rafforzata alla fine del secolo dall'avvio dell'industrializzazione e considerata strategica dalle istituzioni non solo locali nei primi decenni del Novecento, trovò nuovo slancio nell'immediato secondo dopoguerra. L'area interessata, infatti, presentava aspetti economici e sociali che lasciavano presagire un rapido e costante incremento dei traffici tale da giustificare un'ambiziosa infrastruttura: popolazione in crescita, intensa produzione agricola e industriale, intrecciarsi sempre più complesso di rapporti di scambio, anche con il resto del continente. Potendosi inoltre integrare con la rete idroviaria esistente, il progetto avrebbe coinvolto non solo l'economia svizzera e padana, ma tutta quella nord europea. Mai compiutamente intrapreso né tantomeno realizzato, del progetto di un simile collegamento per vie d'acqua si è ricominciato a discutere anche in questi ultimi anni, con finalità di tipo turistico per il tratto a nord di Milano e per il trasporto di merci dal capoluogo lombardo all'Adriatico.[1] Tuttavia, fin dai primi anni in cui è stato concepito, il progetto ha sempre dovuto misurarsi con la scarsa attenzione data alla navigazione interna rispetto alla cura per la navigazione marittima e per il trasporto prima su rotaia e poi, in modo schiacciante, su gomma. Per avere un'idea di quanto poco si sia fatto è sufficiente confrontare la dimensione della rete idroviaria esistente al momento dell'unificazione nazionale con quella odierna, che risulta di molto inferiore.[2]

Certamente si può pensare che l'Italia, circondata dal mare e caratterizzata

* Il lavoro è frutto di una ricerca e di un'elaborazione comuni. Per quanto riguarda la stesura, a Sergio Onger si deve quella del primo e del secondo paragrafo e a Ivan Paris quella del terzo e del quarto. Gli autori ringraziano la Camera di Commercio di Brescia e il personale del suo Archivio per la collaborazione prestata.

1 Cfr. Flavio Boscacci/Giuseppe Passoni (a cura di), Logistica fluvio-marittima in Europa. La rilevanza europea del corridoio Adriatico, Milano 2008.

2 Cfr. Andrea Giuntini, Nascita, sviluppo e tracollo della rete infrastrutturale. In: Franco Amatori/Duccio Bigazzi/Renato Giannetti/Luciano Segreto (a cura di), Storia d'Italia, Annali, vol. XV: L'industria, Torino 1999, pp. 551–616, p. 571.

da un'orografia che praticamente esclude il sud da ogni progetto di navigazione lacuale, fluviale e su canali, non avesse convenienza a investire in questo tipo di vie di trasporto. Questo però non vale per le regioni settentrionali tanto in termini oroidrografici quanto economico-sociali, e lascia spazio a qualche considerazione se si guarda al più recente dibattito che vede l'opinione pubblica e le istituzioni confrontarsi su progetti come quelli autostradali della Pedemontana lombarda e della A35 BreBeMi, che nella sostanza ricalcano parte dei tracciati idroviari ipotizzati. Conoscere le ragioni istituzionali, politiche ed economiche che hanno portato all'accantonamento dell'ambizioso progetto dell'idrovia Locarno-Venezia, realizzato solo in alcuni tratti, è utile per comprendere i presupposti alla base del modello di sviluppo infrastrutturale che ha caratterizzato l'Italia settentrionale nel secondo Novecento.

2. Da Carlo Cattaneo alla Seconda guerra mondiale

Alla fine del Settecento la navigazione padana aveva nel Po e nell'Adige i suoi principali assi. Il primo era navigabile fino a Pavia, mentre il secondo fino a Legnago. Grazie poi ai principali affluenti e ai canali, realizzati tra il XIII e il XV secolo, che conducevano ai laghi Maggiore (Ticino e Naviglio grande) e di Como (Adda e Naviglio della Martesana) era possibile giungere in battello fino ai piedi delle Alpi.[3] Il ristagno dell'economia italiana a partire dal Seicento e la frammentazione politica del territorio padano non avevano permesso di intraprendere nuovi progetti proprio mentre in altre parti d'Europa, come i Paesi Bassi, la Renania, l'Inghilterra e la Francia, veniva estesa la navigazione interna con opere di rilievo.

Solo durante il Regno d'Italia (1805–1814) il Po venne a trovarsi quasi tutto riunito sotto un unico governo e venne intrapreso un notevole sforzo per migliorarne la gestione, con interventi sia operativi sia normativi. Nel 1806 vennero soppressi tutti i diritti di dogana e istituito il Magistrato civile, con il compito di coordinare gli interventi dei sette dipartimenti insistenti sul grande bacino fluviale. Nell'ambizioso piano di lavori pubblici previsto, il Po sarebbe dovuto diventare l'asse portante di un vasto sistema destinato a collegare l'Adriatico all'Italia settentrionale, attraverso un potenziamento generale della navigazione interna che avrebbe dovuto interessare il lago di Garda e il Mincio fino al Po, canali navigabili tra Brescia e l'Oglio e da Reggio Emilia al Po, lo scolmatore del Reno nel Po, la costruzione del canale navigabile Pavia-Milano.[4]

3 Cfr. Alberto Mioni, Le trasformazioni territoriali in Italia nella prima età industriale, Venezia 1980, p. 140; Lando Bortolotti, Viabilità e sistemi infrastrutturali. In: Cesare De Seta (a cura di), Storia d'Italia, Annali, vol. VIII: Insediamenti e territorio, Torino 1985, pp. 289–366, p. 294; Stefano Maggi, Politica ed economia dei trasporti (secoli XIX–XX). Una storia della modernizzazione italiana, Bologna 2001, pp. 171–172.

4 L'ingegnere Carlo Parea propose inoltre a Napoleone la costruzione di un canale navigabile fra Torino e Milano derivandolo dal Po presso Chivasso e alimentandolo con le acque dei fiumi Dora e Sesia: Defendente Sacchi, Acquedotti ed Opere idrauliche fatte in Lombardia, dall'anno 1805 al 1830. In: Bollettino di notizie statistiche ed economiche italiane e straniere (1833), pp. 85–89,

Pochi furono i progetti effettivamente avviati durante il dominio napoleonico: messa in sicurezza degli argini del Po; riattivazione del collegamento di Reggio al fiume; inizio della sistemazione del Brenta, del Bacchiglione e del Mincio; avvio dei lavori sul Naviglio pavese, portati a termine nel 1819.

L'esigenza di liberare la navigazione e abolire i pedaggi sul Po si ripresentò durante l'età della Restaurazione. L'Atto finale del Congresso di Vienna agli articoli 108 e 116 ne auspicava l'attuazione, ma, nonostante la creazione di un apposito Comitato composto dai delegati dei vari stati rivieraschi, a causa dell'opposizione del Ducato di Modena i pedaggi vennero ripristinati sino al 1849, quando finalmente si raggiunse un accordo fra le parti.[5]

2.1 Cattaneo e *Il Politecnico*

La nuova realtà statuale del Regno Lombardo-Veneto, posta a ridosso dell'arco alpino, ben si configurava come cerniera tra l'Italia settentrionale e l'Europa centrale, ma inizialmente furono timidi i tentativi di riportare l'attenzione sulla navigazione interna.[6] Solo nei primi anni Quaranta, Carlo Cattaneo e i collaboratori del periodico *Il Politecnico* ripresero con forza il tema e posero la questione lombardo-padana nel più generale dibattito sul commercio internazionale, individuando tra le grandi vie di traffico quella che avrebbe collegato l'Adriatico con la Svizzera e col Reno, fino ai Paesi Bassi e all'Inghilterra. Nel *Prospetto della navigazione interna delle province lombarde*, pubblicato nel 1841, egli rilevava come la Lombardia avrebbe potuto "diramare le sue navigazioni tanto verso le Alpi e gli Appennini, quanto verso il mare, mentre nel suo interno conta 974 mila metri di linee naturali più o meno comodamente navigabili, e 222 mila metri di linee artificiali".[7] L'articolo rilanciava un'idea esposta nel 1839 dall'ingegnere Elia Lombardini, membro della Direzione generale delle pubbliche costruzioni della Lombardia, di un canale che "dal confine ferrarese giungerebbe per Mantova e Milano fino alle rive piemontesi e svizzere del lago Maggiore; e potrebbe, come in Inghilterra, chiamarsi il *Gran Tronco*".[8]

p. 88. Marcella Schmidt di Friedberg, La navigazione padana di epoca napoleonica in alcune carte del Magistrato per il Po. In: Padania 8 (1990), pp. 109–117, pp. 109–112.

5 Cfr. Schmidt di Friedberg, La navigazione padana, p. 113; Giorgio Bigatti, La navigazione del Po fra mito e storia (secoli XVIII–XIX). In: Fabio Foresti/Massimo Tozzi Fontana (a cura di), Imbarcazioni e navigazione del Po. Storia, pratiche tecniche, lessico, Bologna 1999, pp. 1–45, pp. 27–28

6 Cfr. Defendente Sacchi, Navigazione del Reno e nuovi canali navigabili in Lombardia e nel Veneto. In: Bollettino di notizie statistiche ed economiche italiane e straniere (1833), pp. 181–183. Sulle potenzialità del nuovo regno si veda Aldo Carera, I limiti del tentato decollo dopo il ritorno degli austriaci. In: Sergio Zaninelli (a cura di), Storia dell'industria lombarda, vol. I: Un sistema manifatturiero aperto al mercato, Milano 1988, pp. 199–248, pp. 202–203.

7 Carlo Cattaneo, Prospetto della navigazione interna delle province lombarde con alcune notizie sulla loro irrigazione. In: Il Politecnico 23 (1841), pp. 405–440, p. 406.

8 Ibidem, p. 436, corsivo nel testo. Elia Lombardini aveva esposto il suo progetto nell'articolo Sulla somma utilità d'estendere in Lombardia l'applicazione dei motori idraulici per l'erezione di stabilimenti di manifatture. In: Biblioteca Italiana 94 (1839), pp. 50–83, in particolare p. 65. Si veda inoltre dello stesso Elia Lombardini, Cenni intorno al sistema idraulico del Po, ai principali cangiamenti che ha subito, ed alle più importanti opere eseguite o proposte pel suo regolamento. In: Il Politecnico 13 (1840), pp. 23–93.

Convinto che l'economia lombarda si sarebbe di molto giovata di più intense e agevoli comunicazioni con ogni altra regione del continente, Cattaneo sosteneva la necessità di ampliare quanto prima le vie del trasporto interno del Regno Lombardo-Veneto, vale a dire il Po, i canali lombardi e il lago Maggiore.[9] In particolare il traffico idroviario da Milano si sarebbe dovuto dirigere non più a Pavia, come previsto dal tracciato del Naviglio pavese i cui lavori erano stati da poco conclusi, bensì verso Mantova, risparmiando in questo modo "alla maggior parte dei carichi ascendenti la metà del viaggio e venti giorni di faticosa lotta col Po, come di metà pure avrebbe accorciata la navigazione dei materiali dal lago di Como a Mantova".[10]

Il piano proposto dalle pagine del *Politecnico* prevedeva un complesso di sette nuovi canali di quasi trecento chilometri complessivi, il maggiore dei quali era appunto il Gran Tronco. Seguivano il canale dal lago di Garda a Mantova, lateralmente al Mincio; quello dal lago d'Iseo al Gran Tronco, lateralmente all'Oglio; brevi tratti per superare le rapide dell'Adda e consentire così la navigazione ascendente da Milano al lago di Como; la navigabilità del canale irrigatorio Muzza, derivato dall'Adda verso il Lodigiano; un canale lungo le rapide del Ticino, dal lago Maggiore al Naviglio Grande, per agevolare la navigazione ascendente; il prolungamento del naviglio di Bereguardo fino a quello di Pavia "pel trasporto delle grosse merci dal piede dell'Appennino alla Svizzera".[11]

Nelle *Notizie naturali e civili su la Lombardia*, edite nel 1844, Cattaneo riprendeva l'idea del Gran Tronco, ma anche progetti dell'età napoleonica che si sarebbero diramati da esso come linee secondarie di navigazione. Tra questi il collegamento idroviario tra il Garda e il Mincio, contenuto nei decreti del 15 e 20 giugno 1805 pubblicati sul *Bollettino delle leggi del Regno d'Italia*, oppure il progetto del canale dell'Alto Oglio, avviato con decreto 18 giugno 1805, che avrebbe dovuto mettere in comunicazione Brescia con il lago d'Iseo a nord e l'Oglio, presso Canneto, a sud.[12]

2.2 Dall'Unità al primo conflitto mondiale

Nella seconda metà del XIX secolo, la situazione dei trasporti andò cambiando profondamente. Si diffusero nuovi sistemi di costruzione delle strade rotabili e l'unificazione delle reti stradali fu avviata già negli anni Cinquanta attraverso accordi tra gli stati preunitari. Ma soprattutto, l'estensione delle strade ferrate procedette con rapidità e impazienza. La ferrovia Ferdinandea Venezia-Milano,

9 Cfr. Carlo G. Lacaita, Navigazione e commercio in Carlo Cattaneo. In: Padania 8 (1990), pp. 41–51, p. 46.

10 Carlo Cattaneo, Spesa approssimativa di nuovi canali navigabili da proporsi nelle province lombarde. In: Il Politecnico 24 (1841), pp. 550–559, p. 551.

11 Ibidem, p. 552.

12 Carlo Cattaneo, Notizie naturali e civili su la Lombardia (Edizione nazionale delle opere di Carlo Cattaneo, III, 1, a cura di Giorgio Bigatti), Firenze/Bellinzona 2014, pp. 284–285. Sul canale dell'Alto Oglio si veda Sergio Onger, Una provincia operosa. Aspetti dell'economia bresciana tra XVIII e XX secolo, Milano 2011, pp. 31–32.

conclusa nel 1857 e lunga 285 chilometri, venne allacciata alla rete ferroviaria piemontese subito dopo l'annessione della Lombardia al Regno di Sardegna, prima ancora della proclamazione del Regno d'Italia.[13] Nel 1859 fu costruita anche la strada ferrata da Piacenza a Bologna, che sarebbe stata collegata l'anno successivo alla rete piemontese, mentre sempre nel 1857 avevano preso avvio i lavori per la realizzazione del traforo del Frejus che avrebbe messo in collegamento ferroviario l'Italia con la Francia dal 1871.[14]

La conseguente riduzione d'interesse verso le vie d'acqua è evidente nel confronto tra la prima e la seconda serie del *Politecnico*. Se nella prima (1839–1844) il tema della navigazione interna era stato uno dei più dibattuti, con i contributi già ricordati di Cattaneo e Lombardini, ma anche con quelli di Giuseppe Cadolini, Carlo Possenti, Giulio Sarti, Giuseppe Rossetti e Antonio Litta, nella seconda serie (1860–1865) al centro dell'attenzione furono i nodi dello sviluppo ferroviario e in particolare il tema dei trafori alpini.[15]

Solo dopo la disastrosa piena del Po del 1872 venne istituita una Commissione tecnico-scientifica per lo studio del bacino del fiume, presieduta da Francesco Brioschi, che svolse i suoi lavori tra il 1873 e il 1880. I sedici volumi degli Atti costituirono a lungo il cardine su cui si fondarono i progetti di intervento idraulico e ispirarono il saggio dell'ingegnere Enrico Manara, *Notizie sulle opere idrauliche di difesa e di navigazione interna in Italia*, pubblicato tra il 1890 e il 1891 su diversi fascicoli del *Politecnico*.[16]

Nel 1895, l'ambiente politico e imprenditoriale veneto, al fine di rilanciare Venezia nel commercio internazionale, istituì un comitato promosso dall'ingegnere Paulo Fambri e presieduto dal senatore Luigi Sormani Moretti allo scopo di promuovere la navigazione sul Po tra Milano e Venezia. Ne scaturì nel 1900 una Commissione tecnica per lo studio della navigazione interna nella valle del Po, nominata dal parlamento e presieduta dal deputato padovano Leone Romanin Jacur, i cui lavori terminarono nel 1903 auspicando la creazione di una dorsale navigabile tra Venezia e Milano attraverso la costruzione di canali, alla quale si sarebbero dovute allacciare vie navigabili secondarie per collegare i laghi di Garda, Iseo e Como e le città di Bologna, Brescia, Cremona, Ferrara, Guastalla, Lodi, Reggio Emilia e Verona.[17]

La proposta innescò una serie di iniziative: la creazione nel 1905 di un consorzio padano, promosso dalla Camera di commercio di Milano e dal suo presidente Antonio Salmoiraghi, finalizzato a stimolare l'avvio dell'idrovia e

13 Cfr. Adolfo Bernardello, La prima ferrovia fra Venezia e Milano. Storia dell'Imperial-regia privilegiata strada ferrata Ferdinandea Lombardo-Veneta (1835–1852), Venezia 1996, p. 521.
14 Cfr. Bortolotti, Viabilità, pp. 320–336.
15 Cfr. Lacaita, Navigazione, pp. 44 e 51. Sulle ferrovie transalpine si veda Bruno Caizzi, Suez e San Gottardo, Milano 1985.
16 Cfr. Maria Canella, La commissione tecnico-scientifica per il Po (1873) e l'opera di Francesco Brioschi. In: Padania 8 (1990), pp. 133–147, pp. 136–143.
17 Cfr. Michela Minesso, Progetti di navigabilità e istruzione professionale. Romanin-Jacur e gli ingegneri. In: Padania 8 (1990), pp. 166–176, pp. 167–168.

dare inizio alla realizzazione della darsena a sud-est del capoluogo lombardo[18]; l'istituzione nel 1910 di un Comitato di enti pubblici milanesi e veneziani. Ma soprattutto l'anno seguente venne varata la legge 774 sulle vie navigabili che faceva rientrare la dorsale Milano-Venezia tra i lavori che avrebbero goduto di finanziamenti pubblici: per il 60% a carico dello stato e per il restante 40% a carico degli enti locali interessati.[19]

Il progetto del porto, che prevedeva una parte commerciale e una industriale, venne ultimato nel 1912 da due giovani tecnici, Mario Majocchi e Mario Beretta, e presentato al comune di Milano l'anno seguente. Doveva sorgere a Nosedo e oltre a essere il capolinea della dorsale Milano-Venezia, doveva essere messo in comunicazione con i navigli Grande, Martesana e Pavese e si ipotizzava di collegarlo pure ai laghi Maggiore e di Como.[20]

2.3 Lavori e varianti tra le due guerre

Lo scoppio del primo conflitto mondiale interruppe ogni iniziativa. Solo il 26 febbraio 1917 venne stipulata la convenzione tra il comune del capoluogo lombardo e il governo per la realizzazione del primo tronco tra Milano-Lodi-Pizzighettone della linea navigabile e l'anno seguente il comune diede vita all'ente autonoma Azienda portuale di Milano, seguito da uno analogo per l'edificazione del porto di Cremona. I lavori del porto di Nosedo iniziarono nel 1919 e prevedevano anche lo scavo di un porto canale che avrebbe dovuto servire le zone ben più industrializzate di Sesto San Giovanni e Monza.

La determinazione con la quale presero avvio i lavori suscitò la costituzione a Bellinzona di un comitato svizzero per allacciare i laghi e i fiumi elvetici con la navigazione padana[21], a cui fece seguito nel 1935 la fondazione a Locarno dell'Associazione Locarno-Venezia, per sostenere gli sforzi portati avanti nel Ticino, e sostenuti dallo stesso governo cantonale, per realizzare efficienti collegamenti idroviari.[22]

L'impegno assunto dal governo italiano per la realizzazione della dorsale navigabile finì per allargare il dibattito sulla navigazione interna e dare impulso allo studio di nuovi progetti. In particolare l'Associazione agricola commerciale e industriale della media valle dell'Oglio, dopo un primo incontro tenuto a Palazzolo sull'Oglio nel 1918, costituì l'anno seguente un Comitato bergamasco-bresciano di navigazione interna che perorava la causa del Canale pedemontano di grande navigazione passante per le due città lombarde, quale variante del più generale piano di collegamento tra Adriatico e Svizzera. Il pro-

18 Cfr. Silvia Vitali, Il porto di mare di Milano: un progetto incompiuto (1900–1925). In: Storia in Lombardia 1 (1994), pp. 167–182, pp. 168–169.
19 Cfr. Gianfranco Petrillo, Un sogno italiano: l'idrovia padana. Appunti per servire a una storia della formazione del modello di sviluppo. In: Storia in Lombardia 3 (1994), pp. 135–167, p. 138.
20 Cfr. Vitali, Il porto, pp. 170–171.
21 Cfr. ibidem, p. 178.
22 Cfr. <http://www.locarnomilanovenezia.ch/lassociazione/> (05/11/2015).

getto venne affidato a Mario Beretta, uno degli artefici del porto di Nosedo, e a due imprenditori di Sarnico, gli ingegneri Giuseppe e Luigi Faccanoni.[23]

Questo nuovo tracciato in acque bianche sopperiva alle carenze infrastrutturali di un'area fortemente industrializzata, intercettando a monte gli interessi degli industriali dell'alto milanese e piemontesi, passando per Monza-Busto Arsizio e giungendo fino a Torino, e a valle il Trentino e Verona, grazie all'innesto nel previsto canale lago di Garda-Mantova a Pozzolo, da cui sarebbe dipartito un collegamento idroviario con la città scaligera.

Il nuovo progetto, presentato da Beretta al Congresso sulla navigazione interna tenuto a Ravenna nell'ottobre del 1921, e la necessità di contenere la spesa pubblica spinsero il governo Mussolini, il 17 dicembre 1922, a sopprimere le aziende portuali di Milano e Cremona e a revocare le concessioni per la costruzione del canale Milano-Lodi-Pizzighettone. Si trattava di fatto di un favore reso agli agrari lodigiani, da sempre ostili all'utilizzo dell'acqua dolce per scopi non irrigui, e di un cambio di passo rispetto all'amministrazione socialista di Milano, commissariata nell'agosto e poi sconfitta dal blocco nazionale nelle elezioni del 10 dicembre 1922.[24]

Veniva però tenuta in vita dal governo un'altra commissione tecnica, presieduta sempre da Romanin Jacur, istituita in luglio presso il ministero dei Lavori pubblici, che si affrettò a bloccare la pedemontana e ad avviare i lavori per rendere navigabile il basso corso del Po a natanti fino a 600 tonnellate.[25] Anche in questo caso si trattava di un intervento prevalentemente politico, teso a dare occupazione alla popolazione del Polesine, una delle zone più povere d'Italia.

Solo alla Prima adunata nazionale per la navigazione delle acque interne d'Italia, tenutasi a Ferrara nell'ottobre del 1939, la volontà modernizzatrice del regime, che nei trasporti si era soprattutto cimentata nelle costruzioni stradali e autostradali, pose nuovamente attenzione al problema. Fiorirono così nuovi progetti che nel 1941 vennero fatti propri dal Consorzio per il canale Milano-Cremona-Po, costituito dallo stato al 60 per cento e dai comuni e dalle province di Milano e Cremona per il restante 40.[26] La costituzione però, nel gennaio dell'anno seguente, di un nuovo consorzio bresciano-bergamasco per la costruzione di un canale navigabile in acque bianche passante per le due

23 Cfr. Deputazione provinciale e Comune di Brescia (a cura di), Atti del secondo convegno interprovinciale degli enti interessati alla risoluzione dei problemi della navigazione interna. Brescia XXVI febbraio MCMXXII, Brescia 1922, pp. 19–20. Il Comitato bergamasco-bresciano di navigazione interna, con sede a Palazzolo sull'Oglio e presieduto dall'avvocato Gian Marco Vezzoli, fu molto attivo in questi anni, coinvolgendo le istituzioni locali e le associazioni di categoria dei due territori, organizzando convegni e promuovendo pubblicazioni. Si segnalano tra queste: Comitato bergamasco-bresciano di navigazione interna (a cura di), Il canale di grande navigazione Adda-Bergamo-Brescia-Mantova-Po, Bergamo 1922; Idem (a cura di), Il canale pedemontano di grande navigazione dal porto di Milano ai laghi di Garda, Iseo, Como e Maggiore, alla Svizzera, a Torino ed a Venezia, Milano 1925.

24 Cfr. Vitali, Il porto, pp. 180–181; Rita Palena, Il Po: navigazione e navigabilità nel XX secolo. In: Foresti/Tozzi Fontana, Imbarcazioni, pp. 47–89, p. 56.

25 Cfr. Petrillo, Un sogno, p. 141.

26 Cfr. ibidem, p. 143.

città, lasciava presagire che gli interessi che si erano coalizzati intorno al primo progetto pedemontano non avevano rinunciato al loro obiettivo.[27]

3. Un vecchio progetto per l'Italia repubblicana

3.1 Il Consorzio per l'idrovia Locarno-Venezia: un'occasione per il rilancio dell'economia ticinese e del porto lagunare

Lo scoppio del secondo conflitto mondiale accantonò solo momentaneamente il dibattito sulla riorganizzazione della navigazione fluviale padana. Vero e proprio "serpente di mare", che ciclicamente scompare e riappare in coincidenza con gli sforzi di costruzione e ricostruzione dell'economia italiana[28], anche nel secondo dopoguerra le vicende idroviarie padane devono essere lette tenendo conto del particolare momento storico, durante il quale l'ossatura del sistema infrastrutturale italiano – quella che avrebbe accompagnato la modernizzazione del paese – fu definita nel segno del trasporto su gomma.[29]

La presentazione dell'ambiziosa idrovia Locarno-Milano-Venezia fu così l'occasione per rilanciare un nuovo progetto idroviario il quale, nelle sue numerose varianti, mirava tanto a collegare i principali centri dell'Italia settentrionale (da Trieste a est fino a Torino a ovest e Genova a sud) quanto a inserire quest'area in un sistema trasportistico di dimensioni europee (fig. 1). Era un chiaro segnale del fatto che nemmeno le due guerre mondiali avevano attenuato l'esigenza di dotare una delle aree più industrializzate del continente, nonché nodo strategico nei collegamenti tra Europa orientale e occidentale da un lato e tra Mitteleuropa e Mediterraneo dall'altro, di un moderno sistema di canali navigabili fruibile tanto dal mondo industriale quanto da quello agricolo e integrato con le aree continentali economicamente più avanzate, oltre che con il complesso del sistema trasportistico già esistente.[30] Un'esigenza che, al contrario, avrebbe tratto presto nuova linfa dall'avviarsi del processo di integrazione europea. L'area interessata presentava infatti caratteristiche tali da preannunciare un incremento costante dei traffici (popolazione in crescita, intensa produzione agricola e industriale, inserimento in una rete sempre più articolata di rapporti di scambio). Al contempo, la libera circolazione di persone e beni che si prefigurava all'orizzonte avrebbe contribuito al rafforzamento tanto del mercato unico quanto della dimensione sociale del processo di unificazione. L'idrovia avrebbe pertanto giocato un ruolo attivo nell'assecondare l'evoluzione di entrambi questi scenari.

27 Cfr. Maria Paola Pasini, L'idrovia padana Ticino-Mincio: un progetto mai realizzato. In: Storia Urbana 138 (2013), pp. 95–117, pp. 100–102.

28 Canella, La commissione, pp. 145–147.

29 Per una breve sintesi cfr. Patrizia Battilani/Francesca Fauri, Mezzo secolo di economia italiana, 1945–2008, Bologna 2008, pp. 95–102.

30 Archivio Storico della Camera di Commercio di Brescia, Sezione II (1943–63), cat. XVIII (d'ora in avanti ASCBs), b. 609, f. unico, Congresso per la navigazione della valle padana (Ferrara, 20–22 maggio 1948), p. 3. L'idrovia, pertanto, avrebbe dovuto integrarsi e non sovrapporsi all'esistente, anche se è palese che la sua realizzazione, riducendo i costi di trasporto, avrebbe sottratto quote ad altri vettori relativamente meno economici.

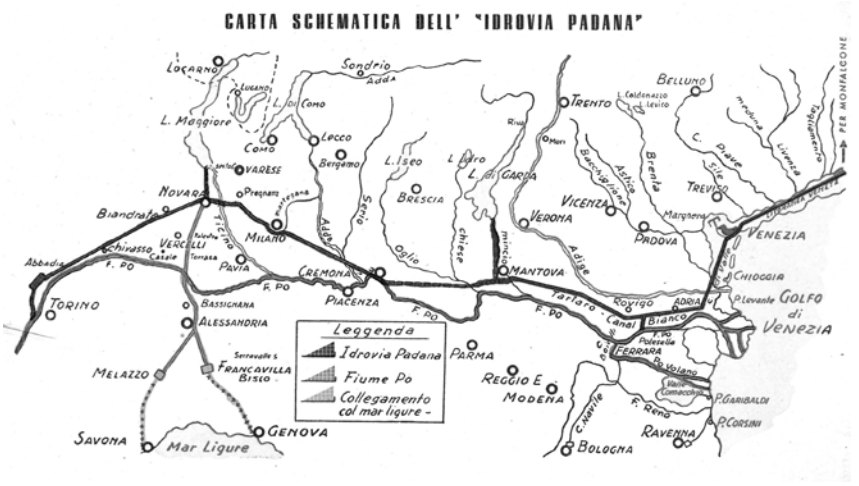

Fig. 1: Schema dell'idrovia Locarno-Venezia (1948), fonte: ASCBs, b. 610 (per gentile concessione della Camera di Commercio di Brescia)

Ciononostante, come già accaduto in passato, la complessità dell'iniziativa e la molteplicità degli interessi coinvolti si tradussero in molteplici proposte, non di rado tra loro in conflitto. Come sottolineato anche dalla letteratura, tale situazione era poi aggravata da un assetto istituzionale che, con riguardo ai trasporti, non sembrava favorire il coordinamento delle diverse iniziative[31] – anche in campo idroviario, dove molte delle nuove proposte, come vedremo, si sovrapponevano a progetti che di fatto erano già stati ufficialmente riconosciuti e parzialmente realizzati. Praticamente immutato rispetto al periodo prebellico, questo assetto mal si conciliava con quello della società italiana la quale, spinta dal 'miracolo economico', mostrava invece segnali di grande cambiamento.[32] Poiché le variabili economiche e sociali concorrono a stabilire l'entità e le caratteristiche della domanda di mobilità, tanto in termini quantitativi quanto qualitativi e comportamentali[33], questa rigidità istituzionale complicava ulteriormente il quadro generale.

Delle potenzialità della navigazione idrofluviale padana ne era pienamente convinto il Consorzio italo-svizzero per l'idrovia Locarno-Venezia, che si fece carico di promuovere il nuovo progetto idroviario interamente per acque chiare.[34] Nato nel 1947 e con sede nel capoluogo veneto, presso l'Unione delle

31 Cfr. Stefano Maggi, L'intermodalità nella storia. In: Andrea Giuntini/Claudio Pavese (a cura di), Reti, mobilità, trasporti. Il sistema italiano tra prospettiva storica e innovazione, Milano 2004, pp. 15–36, pp. 20–23.

32 La letteratura sul tema è sterminata; per un primo approccio al tema cfr. Antonio Cardini (a cura di), Il miracolo economico italiano (1958–1963), Bologna 2006, raccolta di saggi che ripercorre i temi principali di questo cruciale momento di modificazione degli assetti economico e sociali della Penisola.

33 Cfr. Maggi, Politica, pp. 247–276.

34 ASCBs, b. 610, f. unico, L'idrovia Venezia-Locarno. Relazione presentata al 3° Convegno internazionale delle comunicazioni (Genova, ottobre 1955). La volontà di escludere il Po per ragioni

camere di commercio delle Venezie, il Consorzio puntava a riunire tutti gli enti pubblici e privati, associazioni e aziende interessati alla realizzazione dell'idrovia.[35] Si trattava dunque di una nuova realtà la quale, pur presentandosi con elementi di assoluta novità – prima fra tutte la partecipazione concreta di interessi elvetici – presentava anche elementi di continuità con il passato sia dal punto di vista dell'articolazione progettuale (questione estremamente complessa per la molteplicità dei tracciati alternativi proposti: acque chiare verso il fiume Po e varianti miste con diversi percorsi; possibilità o meno di raggiungere Trieste, Torino e Genova; passaggio a nord o a sud di Milano; infine, collegamento con le città padane della fascia pedemontana e i principali bacini lacustri prealpini) sia per il coinvolgimento di alcuni dei protagonisti della prima stagione, come il già citato Beretta.

Tuttavia, dallo Statuto emerge chiaramente come la nuova realtà consortile italo-elvetica, benché aperta a tutti i soggetti pubblici e privati interessati, fosse invece molto sbilanciata verso il nord-est della penisola (art. 5). Tra i promotori, infatti, risultavano l'Unione delle camere di commercio delle Venezie e le camere di commercio di Belluno, Bolzano, Gorizia, Mantova, Padova, Rovigo, Trento, Treviso, Trieste, Udine, Venezia, Verona e Vicenza. A parziale compensazione di questo squilibrio si aggiungeva, sempre in qualità di promotore, l'Associazione Locarno-Venezia. Tutt'oggi operativa essenzialmente per favorire la riscoperta delle vie d'acqua tra lago Maggiore e Adriatico, l'Associazione operava pertanto parallelamente alle realtà italiane che già da tempo sollecitavano lo sviluppo di una rete idroviaria funzionale alle esigenze dell'economia milanese e lombarda.

Alla fine della seconda guerra mondiale l'Associazione, che contava più di 260 iscritti tra enti pubblici, persone giuridiche e fisiche, fu incaricata di sondare l'interesse italiano per la costituzione di una commissione italo-svizzera a cui affidare il progetto. Il Consorzio fu probabilmente l'esito di tale dialogo e il Convegno italo-svizzero di navigazione interna organizzato a Locarno nel giugno del 1948 la prima occasione per fare il punto della situazione. Tuttavia, come ricordato anche da Gianfranco Petrillo, l'interesse svizzero per l'opera si limitava essenzialmente a quello del solo Ticino, avendo gli altri cantoni, anche quelli economicamente più sviluppati, dimostrato una certa diffidenza.[36] Come ricordato dalla stessa Associazione, non sorprende, dunque, che già nel 1965 le autorità svizzere avessero deciso di abbandonare tutti i progetti idroviari ad eccezione di quelli per il Reno, optando per lo sviluppo della rete autostradale e riducendo di conseguenza le attività dell'Associazione stessa. Da quel momento in avanti, come indirettamente emerso anche dalle fonti d'archivio consultate,

legate alla sua effettiva navigabilità era qui ribadita (pp. 23–26), ma faceva parte del bagaglio progettuale del Consorzio fin dalle sue origini ed era ritenuta imprescindibile per dare all'opera una dimensione internazionale.

35 ASCBs, b. 612, f. 1, Statuto del Consorzio per la idrovia Locarno-Venezia.

36 Cfr. Petrillo, Un sogno, p. 144.

la questione idroviaria padana sarebbe rimasta di esclusiva competenza italiana e, come vedremo, ostaggio dei diversi interessi locali e nazionali in gioco.

Date queste premesse, non è inverosimile che l'iniziativa, almeno per parte italiana[37], puntasse anche – e forse soprattutto – a rilanciare l'area portuale commerciale e industriale di Venezia e Marghera (quest'ultima gestita da una società privata, la Società del porto industriale), pesantemente danneggiata dalle operazioni belliche. Significativo in merito è quanto riportato in un opuscolo promozionale dello stesso Consorzio il quale, quantificandone le potenzialità, al contempo ne richiamava i fasti di "Grande Dogana europea dei prodotti dell'Asia", oltre che di snodo strategico per i prodotti industriali europei diretti verso est.[38] La questione era però già emersa in modo chiaro nel ricordato convegno italo-svizzero del 1948. Una delle relazioni presentate era infatti dedicata proprio allo scalo lagunare il quale, insieme a quello di Locarno[39], avrebbe dovuto attrarre non solo i traffici da e per la Svizzera e l'Italia, ma anche quelli di transito che allora seguivano altre vie marittime e terrestri. E la via d'acqua, secondo un esperto di trasporti come l'ingegnere bresciano Matteo Maternini, docente presso il Politecnico di Milano, era "l'unica in Italia tecnicamente possibile, senza particolari difficoltà, la cui convenienza economica [poteva] giustificarne la eventuale costruzione".[40] La relazione sul porto lagunare, a firma del presidente del Provveditorato al porto di Venezia Giovanni Cicogna, ricordava così i fasti dello scalo di Venezia-Marghera, dettagliava le sue caratteristiche strutturali e commerciali, così come i pesanti danni causati dalla seconda guerra mondiale, le opere di ricostruzione effettuate e ancora da realizzare, la lenta ripresa, ma soprattutto la necessità che Venezia ritornasse a essere, a livello europeo, il ponte tra Oriente e Occidente.[41] Una posizione che trovava eco anche

37 Dal punto di vista svizzero la questione era molto più semplice, dato che la Confederazione Elvetica, per rafforzare la propria rete idroviaria, non poteva che guardare ai paesi confinanti, così come era già accaduto in merito alla navigabilità del Reno. Il sistema ferroviario svizzero, imperniato sulle due dorsali alpine del Gottardo e del Sempione-Lötschberg, avrebbe fatto poi da raccordo tra le idrovie padana e renana. ASCBs, b. 613, f. 3, Alfredo Schaller, Aspetti economico-politici della navigazione interna Svizzera; ibidem, Adolfo Janner, L'interesse politico-economico svizzero e ticinese per l'idrovia Locarno-Venezia.

38 ASCBs, b. 613, f. 3, Opuscolo informativo.

39 Seguendo l'esempio di Basilea, scalo dell'idrovia renana, lo sviluppo di quello di Locarno avrebbe quindi contribuito a sostenere la crescita della "modesta [e] precaria economia ticinese", liberando il Cantone "dall'isolamento economico in cui si trova, nei riguardi dei mercati nazionali e della vicina Italia". ASCBs, b. 613, f. 3, Adolfo Janner, L'interesse politico-economico svizzero e ticinese per l'idrovia Locarno-Venezia, p. 2. Per una prima stima sulle potenzialità del porto di Locarno cfr. ASCBs, b. 613, f. 3, Dipartimento delle pubbliche costruzioni del Cantone Ticino, Idrovia Lago Maggiore-Adriatico: il porto capolinea di Locarno, relazione presentata a Bellinzona nel novembre del 1946 in occasione del primo incontro post-bellico tra i delegati italiani e svizzeri impegnati nella promozione delle vie navigabili.

40 ASCBs, b. 613, f. 3, Matteo Maternini, L'idrovia Locarno-Venezia nel quadro generale dell'economia dei trasporti italiani e svizzeri, (p. 3 per la citazione). L'affermazione di Maternini era strettamente legata a valutazioni economiche elaborate sulla base di approfondite relazioni tecniche che tenevano conto anche dei possibili percorsi alternativi; per esempio cfr. ASCBs, b. 613, f. 3, Giuseppe Gazzano, Le vie d'acqua esistenti ed i progetti per l'idrovia Locarno-Venezia; su Maternini cfr. Ateneo di Brescia, Scritti in memoria di Matteo Maternini, Brescia 1998.

41 Cfr. ASCBs, b. 613, f. 3, Giovanni Cicogna, Il porto di Venezia.

nella stampa quotidiana e periodica[42], che non mancava di farsi portavoce e sostenitrice dell'opera.[43]

Non c'erano però solo Locarno e Venezia. L'idrovia, infatti, secondo Maternini avrebbe potuto allacciarsi anche agli altri importanti laghi prealpini. L'inclusione del Lario, del Sebino e del Benaco, anche se con maggiori difficoltà per i primi due, secondo le stime dell'ingegnere bresciano non avrebbe infatti compromesso economicamente il progetto complessivo e allo stesso tempo ne avrebbe ampliato il potenziale volume di traffico.[44]

3.2 Le altre iniziative: i principali tracciati alternativi

Il fatto che il tema della navigazione interna sia stato essenzialmente trascurato dalla politica nazionale fin dall'Unità, a vantaggio del trasporto su rotaia prima e di quello su gomma poi, è certamente dipendente dalle caratteristiche oroidrografiche della penisola italiana. Proprio la conformazione del territorio di un'area economicamente avanzata come quella padana ben si adattava però alla navigazione interna ed è proprio qui che, nell'immediato dopoguerra, si è giocata la partita più importante, quella che si è conclusa con l'accantonamento di ogni iniziativa che, tranne rare eccezioni[45], non avesse il solo obiettivo di rilanciare a fini turistici le via acqua esistenti tra lago Maggiore e Adriatico. Una partita che ha visto scontrarsi diversi interessi (economici, politici e istituzionali) e che, aggiunta all'incapacità di programmare l'intero sistema nazionale dei trasporti più volte sottolineata dalla letteratura sul tema[46], ha giocato un ruolo non marginale nel creare quelle precondizioni che poi sono degenerate nell'attuale stato di costante congestione in cui versa il traffico nell'area padana. Come vedremo, l'articolata vicenda dell'idrovia conferma la posizione della letteratura, a cominciare dal fatto che la presentazione del nuovo progetto non solo non comportò l'accantonamento di tutte quelle iniziative nate prima della guerra, ma determinò l'ingresso in scena di nuove realtà che complicavano ulteriormente il quadro – e la cui autorevolezza nel dibattito non dipendeva sempre dalla bontà o dalla fattibilità tecnico-finanziaria del progetto sostenuto.[47]

Proprio il progetto dell'idrovia Locarno-Venezia rilanciò con nuovo vigore l'idea di un collegamento idroviario pedemontano, quindi posizionato ancora più a nord. Preso atto della costituzione del consorzio svizzero-veneziano e del fatto che la città di Brescia sarebbe stata esclusa dall'arteria principale, la locale

42 Per esempio cfr. U. V., Il convegno di Venezia per l'idrovia padana. In: Il Sole 24 ore (8 settembre 1954).
43 A titolo d'esempio cfr. la rassegna stampa in ASCBs, b. 611, f. unico.
44 Per una sintesi delle principali questioni in gioco (politiche, giuridiche, tecniche ed economico-finanziarie) cfr. ASCBs, b. 614, f. unico, Idrovia Locarno-Venezia. Pro memoria (1946).
45 È questo il caso della Società Consortile Idrovie Padane, società a maggioranza pubblica e senza scopo di lucro nata nel 2005 – ma liquidata dopo un solo lustro di attività – con l'obiettivo di promuovere e valorizzare il sistema idroviario padano anche per fini logistico-produttivi.
46 Per una visione di lungo periodo cfr. Giuntini, Nascita, pp. 551–616.
47 Per esempio, i lavori per la prosecuzione del porto di Milano e per il canale Milano-Cremona erano stati nuovamente appaltati, anche se poi subito interrotti per la mancanza di finanziamenti.

camera di commercio non tardò a interrogarsi sulla possibilità di aderire al nuovo progetto (che prevedeva di collegarsi a Brescia, così come a Bergamo, con un'apposita diramazione) o, fatti salvi il tratto Venezia-Mantova e l'allacciamento Mincio-Peschiera, di continuare sulla strada di un canale alternativo.[48] Fu così compito degli interessi bresciani sostenere già a partire dal 1951 il collegamento tra Ticino e Mincio come una delle tre principali possibili alternative in gioco: navigazione del Po (Consorzio Milano-Cremona-Po, che si collocava in una posizione di privilegio in quanto già approvato in sede ministeriale), canale tutto in acque chiare (Consorzio per l'idrovia Locarno-Venezia, che non appariva ben disposto ad appoggiare la soluzione bresciana)[49] e variante pedemontana (fig. 2) più a nord (Consorzio per l'idrovia Ticino-Milano nord-Mincio, con sede a Brescia e presieduto dal suo sindaco Bruno Boni).[50]

Fig. 2: Variante pedemontana sostenuta dal Consorzio Ticino-Mincio (Progetto Bernori del 1951), fonte: ASCBs, b. 614 (per gentile concessione della Camera di Commercio di Brescia)

3.3 Acque chiare verso fiume Po: due diverse idee di sviluppo

Proprio da questa pluralità di iniziative emergevano posizioni divergenti circa il percorso che l'idrovia avrebbe dovuto seguire. Scartata l'ipotesi di toccare città come Torino, Genova o Bergamo, per ragioni essenzialmente di fattibilità

48 ASCBs, b. 612, f. 1, Estratto del verbale della riunione della Giunta camerale del 01/10/1947. In proposito è da segnalare l'autorevole opinione di Maternini, il quale riteneva il canale pedemontano tecnicamente possibile, ma di difficile realizzazione per almeno tre ragioni: la dubbia possibilità di Brescia di provvedere all'alimentazione del canale, la maggior lunghezza del percorso e la "rilevantissima" spesa che ne sarebbe derivata.

49 Presidente e segretario del Consorzio elvetico si erano infatti dimostrati inizialmente "titubanti e dubbiosi sull'opportunità di ricevere gli esponenti di un nuovo progetto tendente a variare una parte del tracciato dell'idrovia". ASCBs, b. 609, f. unico, Corrispondenza tra Matteo Maternini e Giulio Bruno Togni, 10/11/1951.

50 Nel 1962 il Consorzio sarà trasformato in società per azioni (Società idrovia Ticino-Milano nord-Mincio), al cui capitale parteciperanno molte di quelle imprese lombarde che avrebbero beneficiato della nuova idrovia (tra cui Pirelli, Dalmine, Cartiere Burgo, Wührer, Fabbrica d'armi Pietro Beretta, Acciaierie e ferriere Falck, Italcementi). ASCBs, b. 607, f. 3, Atto costitutivo e statuto dell'idrovia Ticino-Milano nord-Mincio.

tecnica e convenienza economica, restava sul tavolo il nodo della navigabilità del Grande Fiume. Eppure già nel 1948, durante il convegno organizzato a Ferrara dall'Unione navigazione interna alta Italia, era emersa una posizione più favorevole alla soluzione per acque chiare.[51] Una posizione poi ripresa e suffragata da un'autorità in materia come Maternini in occasione del convegno italo-svizzero, che si sarebbe tenuto poche settimane dopo. Egli stesso, infatti, aveva sottolineato come la navigabilità del Po da Cremona alla laguna veneta fosse oggetto di un vivace dibattito, ma, pur non escludendo questa possibilità (a patto però che l'alveo di magra del Po venisse debitamente sistemato), preferiva tuttavia la soluzione in acque chiare, ritenendola in grado di garantire il minor costo del trasporto rispetto ad altri vettori.[52] Altri studi, al contrario, scartavano a priori la possibilità che natanti con tonnellaggio di una certa consistenza potessero navigare il Po, anche se la tratta fosse stata soggetta a opere idrauliche volte a migliorarne la navigabilità.

Il quadro, dunque, si presentava alquanto complesso e articolato, tanto dal punto di vista istituzionale quanto da quello progettuale (tecnico e finanziario). Il tutto, al netto di quelle proposte non considerabili perché assolutamente prive delle minime valutazioni tecniche ed economiche, complicato da un lato dalla difficoltà oggettiva di stimare costi e benefici di un'opera faraonica quale sarebbe stata l'idrovia[53]; e dall'altro dalle due diverse idee di sviluppo, ciascuna difesa e sostenuta da differenti portatori di interessi economico-politici, che di fatto si celavano dietro le principali alternative progettuali. Era essenzialmente per questo dualismo, a nostro avviso, che la navigabilità del Po veniva strenuamente difesa da più parti ancora nel corso degli anni Sessanta[54], e ciò nonostante fosse ormai assodato come alcuni aspetti importanti (a partire da una navigabilità più costante e adatta a navigli di un tonnellaggio adeguato agli standard internazionali) pendessero a favore del tracciato in acque chiare.

La vera questione che si nascondeva dietro questo dibattito era dunque un'altra, molto più semplice e brutale: portare il canale navigabile all'industria o viceversa? Da un lato, infatti, l'obiettivo era dotare una delle aree manifatturiere più vivaci del paese, per di più caratterizzata da un'industria essenzialmente pesante e quindi molto sensibile ai vantaggi del vettore idroviario, di un'infrastruttura strategica per il rilancio post bellico; mentre dall'altro, al contrario, sarebbe stata l'idrovia ad attrarre nuove realtà industriali in un'area

51 ASCBs, b. 609, f. unico, Congresso per la navigazione della valle padana, Ferrara, 20–22 maggio 1948.

52 Per un dettaglio delle stime effettuate da Maternini e per una comparazione con i relativi costi ferroviari cfr. ASCBs, b. 613, f. 3, Matteo Maternini, L'idrovia Locarno-Venezia nel quadro generale dell'economia dei trasporti italiani e svizzeri, pp. 5–12.

53 Il tema della fattibilità economica è certamente un elemento che sottolinea ancor di più la situazione di estrema 'confusione' che regnava attorno ai diversi progetti dell'idrovia, le cui stime differivano spesso in maniera sensibile anche nei riguardi della medesima soluzione progettuale.

54 Per esempio ASCBs, b. 612, f. 1, Luigi Scarselli, L'idrovia padana strumento di sviluppo economico. In difesa del 'tracciato sud' (estratto dalla Rivista internazionale di scienze economiche e commerciali 5, 1960).

ancora essenzialmente agricola come quella della Bassa Padana, bisognosa di un deciso impulso anche in chiave di una futura integrazione dello spazio economico europeo (fig. 3). Non può sorprendere, dunque, che per qualcuno fosse anche possibile, se non addirittura auspicabile, il completamento di entrambi i tracciati. Era questa, per esempio, la posizione dell'ingegnere bresciano Giuseppe Braga, membro del locale comitato per la navigazione interna e quindi sostenitore della variante in acque chiare, secondo il quale i due tracciati non avevano nulla in comune e, "in paesi di maggior dovizia di mezzi", avrebbero potuto anche coesistere.[55] E sulla stessa linea d'onda era anche Bruno Boni, sindaco di Brescia e presidente del Consorzio Ticino-Mincio, secondo il quale i due canali potevano "benissimo essere costruiti contemporaneamente, date le finalità distinte delle due opere".[56]

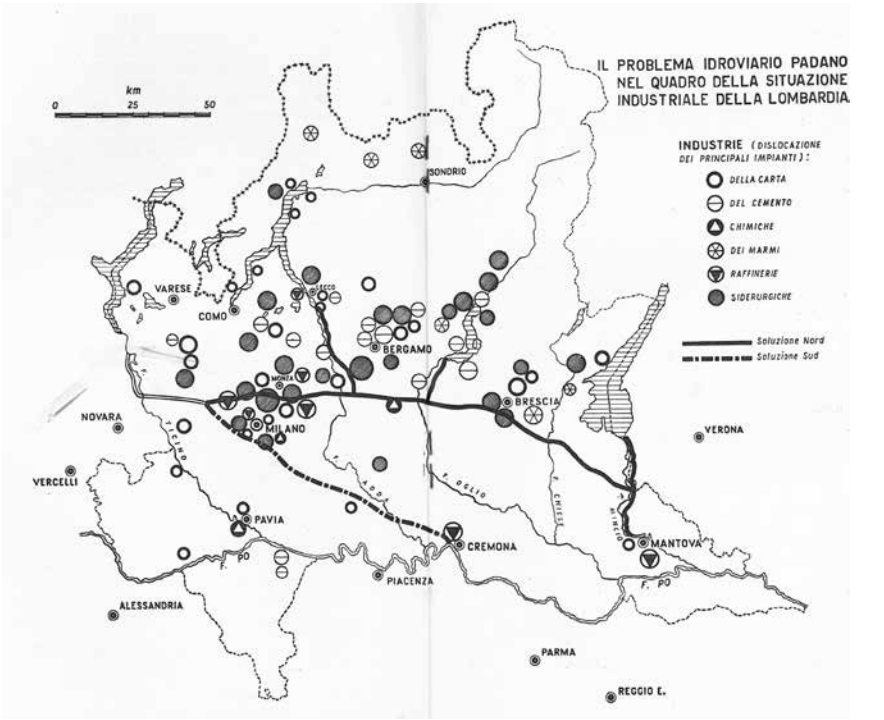

Fig. 3: Collocazione geografica delle principali industrie lombarde, fonte: ASCBs, b. 618 (per gentile concessione della Camera di Commercio di Brescia)

55 ASCBs, b. 615, f. unico, Giuseppe Braga, Indipendenza del canale Milano-Brescia-Mincio-Mantova-mare dal canale Milano-Cremona-Po-mare, pro-memoria, 24/09/1956. Tra le varie provincie interessate alla costruzione del canale (Como, Bergamo, Brescia, Mantova, Milano e Sondrio), quella di Brescia ne avrebbe beneficiato più di tutte. Cfr. Consorzio per l'idrovia Ticino-Mincio, L'Idrovia Ticino-Mincio nella realtà economica e sociale della Lombardia, Brescia 1960, pp. 7, 11, 26, 47–49.

56 Associazione Industriale Bresciana, Il canale navigabile Ticino-Mincio nel quadro della navigazione padana. Atti del convegno indetto dalla Associazione industriale bresciana presso l'EIB '59 (Brescia, 29 settembre 1959), Brescia 1959, pp. 33–37.

I tracciati più a nord, poi, avrebbero fatto collassare nell'idrovia anche la domanda di trasporto delle manifatture operanti nelle vallate dei maggiori laghi prealpini (fig. 4). Si trattava di aree che da tempo auspicavano la realizzazione di infrastrutture trasportistiche utili al rilancio delle loro economie, compresa quella del Trentino Alto-Adige, che poi beneficerà della costruzione dell'Autostrada del Brennero.[57] In quest'ottica rientrava pertanto anche il progetto di un collegamento idroviario artificiale tra lago di Garda, porto di Mantova e Adriatico, sostenuto da un consorzio nato *ad hoc* (il Consorzio per l'idrovia lago di Garda-laghi di Mantova), ma appoggiato dai sostenitori della Ticino-Mincio. Il Consorzio, costituitosi nel 1956 tra la regione Trentino-Alto Adige, le provincie e le camere di commercio di Brescia, Mantova, Trento e Verona e le amministrazioni comunali di Riva del Garda e della città dei Gonzaga, aveva come obiettivo proprio quello di inserire le zone rivierasche e dell'entroterra gardesano in un collegamento più ampio come quello dell'idrovia padana, facendo così del Benaco un grande bacino commerciale.[58]

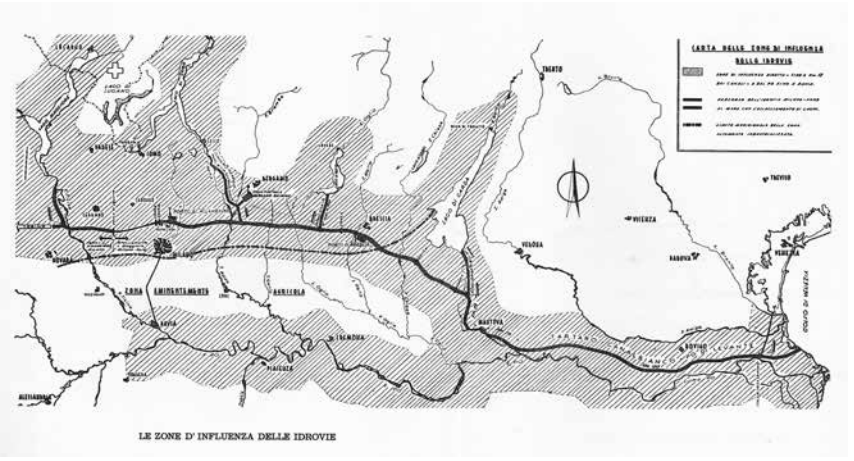

Fig. 4: Aree d'influenza dei due principali tracciati alternativi (1959), fonte: ASCBs, b. 618 (per gentile concessione della Camera di Commercio di Brescia)

In difesa del tracciato nord scese in campo anche la potente Assolombarda, che aveva convintamente sostenuto la posizione uscita dal convegno organizzato nel 1957 a Mantova, che scartava ogni soluzione diversa da quella a nord del Po e di fatto aveva ufficializzato la costituzione del Consorzio Ticino-Mincio

57 A titolo d'esempio cfr. Sergio Onger/Ivan Paris, Giuseppe Beretta: una lunga storia dentro un secolo breve (1906–1993). In: Antonio Porteri (a cura di), Cultura, ricerca e società. Da Giuseppe Beretta (1906–1993) all'intervento delle fondazioni, Roma-Bari 2012, pp. 110–135, che fa una breve sintesi con riguardo alla provincia bresciana.

58 Cfr. Camera di commercio di Trento, Atti del convegno per l'idrovia lago di Garda-laghi di Mantova-mare Adriatico (Riva del Garda, 24 maggio 1956), Trento 1956; Consorzio per l'idrovia lago di Garda-laghi di Mantova, Progetto del canale navigabile per il collegamento idroviario lago di Garda-laghi di Mantova. Relazione, Mantova 1959; ASCBs, b. 608, f. 1, Atto costitutivo del Consorzio.

(1959). Le motivazioni a sostegno del tracciato nord erano molteplici. C'erano quelle più generali legate tanto alla necessità di dotare il paese di un'infrastruttura potenzialmente strategica nel nuovo contesto comunitario quanto ai vantaggi assicurati dal trasporto su naviglio in ordine di quello su gomma e rotaia. C'erano poi aspetti più strettamente connessi al progetto, in quanto, rispetto alle alternative, le varianti più a nord presentavano un tragitto più corto ed economico, maggiore sicurezza d'esercizio, una minore incidenza sul sistema irriguo dell'area coinvolta e facilità di collegamento coi grandi laghi della fascia pedemontana. Infine, più la nuova via d'acqua si sarebbe collocata a nord, più sarebbe stata vicina a una delle aree più industrializzate del paese, che proprio nell'idrovia trovavano una via di trasporto ideale per le merci trafficate, non deperibili e dal basso valore aggiunto.[59] Il punto di vista dell'Associazione industriale lombarda emerge in modo chiaro da una lunga relazione riservata, redatta nell'agosto del 1957:

"Uno degli elementi di costo che concorre a stabilire il prezzo di un determinato prodotto e ad affermarlo in concorrenza con altri prodotti sul mercato è, certamente, ed in misura a volte determinante, quello del trasporto, [...] per cui deve esserci la ragionevole tendenza a semplificare i servizi di trasporto, al fine di renderli maggiormente accessibili [...]. Il Po è un fiume certamente navigabile [...] ma non certo in grado di assolvere alla funzione che altri fiumi e canali di altri paesi assolvono attualmente in misura conveniente."

Al contrario, "onde risolvere veramente il problema idroviario padano" – e, più in generale, alleggerire una rete stradale e ferroviaria già congestionata – con un'opera "veramente economica dal punto di vista dei trasporti di merci che interessano il nord Italia", era necessaria "la costruzione di un canale artificiale che attraversasse la pianura padana dall'Adriatico a Milano e diramazione a Locarno".[60]

3.4 Il canale impaludato

Questo confronto/scontro tra visioni contrapposte evidenziava dunque un deciso cambio di prospettiva per l'intero progetto idroviario, che da strumento per il rilancio del porto di Venezia diventava un potenziale volano di crescita per l'intera area padana (supporto per l'area pedemontana più industrializzata da un lato e incentivo per lo sviluppo delle zone depresse del Milanese e del Cremonese dall'altro). Un quadro nuovo, ma che si inseriva in un contesto altrettanto nuovo. A partire dalla metà degli anni Cinquanta i tempi stavano infatti rapidamente mutando e molto sembrava giocare a favore dell'idrovia. L'I-

59 Cfr. Ferruccio Bernori, Il canale navigabile Milano-Brescia-Mincio. In: Nino Zucchelli (a cura di), Ingegneria e industria in terra bresciana, Bergamo 1953, pp. 68–73; Camere di commercio di Bergamo, Brescia, Mantova, Trento e Verona, Convegno interregionale per il canale Mincio-Ticino (Mantova, 10 novembre 1957), Mantova 1958.

60 ASCBs, b. 615, f. unico, Relazione Assolombarda, 06/08/1957, pp. 23–25; Risposta dell'AIB a una precedente nota della Confederazione generale dell'industria italiana sul tema dell'idrovia padana superiore, 21/10/1957.

talia, in crescita economica dopo la conclusione del Piano Marshall[61], si avviava verso il 'boom'[62], con la conseguente possibilità di investire fresche e cospicue risorse in nuove infrastrutture. Al contempo, una vera e propria rivoluzione stava investendo il sistema dei trasporti. Con l'entrata in scena del *container*, infatti, non solo si favorivano i trasporti intermodali[63], ma cadeva una delle principali obiezioni verso ogni progetto idroviario, ossia la convenienza per le sole merci sfuse e dallo scarso valore unitario. La stipula del Patto di Roma nel 1957 era poi il preludio della nascita del Mercato Comune Europeo il quale, pur escludendo la Svizzera, avrebbe sensibilmente ampliato la domanda delle industrie lombarde.[64]

Tuttavia, il 1957 era stato anche l'anno della fondazione della compagnia aerea di bandiera, azienda pubblica alla quale fu attribuito il monopolio dei servizi passeggeri di linea[65], mentre l'anno precedente era stata posta la prima pietra dell'Autostrada del Sole (A1 Milano-Napoli)[66], la più lunga delle quattro nuove arterie autostradali previste dal piano decennale per le autostrade (Piano Romita) varato nel 1955 e poi decretato nel 1961. Il piano prevedeva anche la costruzione della Brescia-Vicenza-Padova e il raddoppio della Padova-Mestre. In tal modo si estendevano le tratte realizzate prima del secondo conflitto mondiale e di fatto si completava un'arteria autostradale parallela all'idrovia, che da Torino a Venezia (e poi fino Trieste nel 1970) attraversava l'intera pianura padana, passando per Milano e tutti i principali capoluoghi di provincia interessati dall'idrovia.

Nella seconda metà degli anni Cinquanta la questione idroviaria si presentava dunque assai problematica, sorpassata dall'avanzata trionfale della rete autostradale e al contempo impigliata in una fitta rete di interessi e conflitti economici, politici e istituzionali che oltrepassavano la dimensione locale. Da un lato vi erano gli agricoltori lodigiani e gli industriali lombardi, dal 1956 con il loro ex presidente Alighiero De Micheli anche al vertice di Confindustria, sostenitori della variante pedemontana e contemporaneamente impegnati in un duro scontro con i sindacati, oltre che nel contenimento dell'avanzata

61 Cfr. Francesca Fauri, Il Piano Marshall e l'Italia, Bologna 2010.

62 Cfr. Nicola Rossi/Gianni Toniolo, Italy. In: Nicholas Crafts/Gianni Toniolo (a cura di), Economic Growth in Europe since 1945, Cambridge 1996, pp. 427–454.

63 L'intermodalità prevede il trasporto di merci tramite vettori diversi e senza gravi rotture di carico. Sul tema cfr. Maggi, L'intermodalità, pp. 15–36. Il problema delle modalità di trasbordo delle merci era stato affrontato dai promotori dell'idrovia già a fine anni Quaranta perché ritenuto cruciale ai fini dell'inserimento della nuova infrastruttura in una rete di trasporti veramente internazionale. Cfr. per esempio ASCBs, b. 613, f. 3, Giuseppe Gazzano, Le vie d'acqua esistenti ed i progetti per l'idrovia Locarno-Venezia, pp. 12–14.

64 Cfr. Francesco Petrini, Les milieux industriels italiens et la crèation du marchè commun. In: Journal of European Integration History 1 (2003), pp. 9–35; sulle industrie lombarde cfr. Paolo Tedeschi, Les industriels lombards et les nouvelles règles du Marché Commun dans les années 1950: risques et opportunités. In: Eric Bussière et al. (a cura di), Europe organisée, Europe du libre-échange? Fin XIXe siècle–Années 1960, Bruxelles 2006, pp. 107–147.

65 Cfr. Amilcare Mantegazza, Alitalia and Commercial Aviation in Italy. In: Hans-Liudger Dienel/Peter Lyth (a cura di), Flying the Flag. European Air Transport since 1945, New York 1998, pp. 159–194.

66 Cfr. Enrico Menduni, L'autostrada del sole, Bologna 1999.

dell'alleanza tra Fiat, Eni e forze politiche di centrosinistra (che ben vedevano anche il Piano Vanoni, sedotte dall'aumento dell'occupazione che ne sarebbe derivato). Dall'altro lato si trovavano le stesse forze di centrosinistra e la corrente democristiana di Piero Bassetti, favorevoli al tracciato passante per Cremona e il Po, contrapposti ai veneti di Mariano Rumor, sostenitori invece del canale Ticino-Mincio perché più favorevole allo sviluppo della rete navigabile veneta.[67] L'ingresso nel dibattito dell'Assolombarda aveva poi di fatto determinato uno stallo che sembrava non dispiacere a molti di coloro che, utilitaristicamente, sostenevano l'una o l'altra alternativa al solo scopo di non giungere ad alcun risultato concreto; così come non favoriva la soluzione del problema il fatto che, sul piano della politica nazionale, il tema della navigazione interna fosse ormai strumentalmente utilizzato nello scontro tra sostenitori e oppositori del centrosinistra democristiano. Infine, come se la situazione non fosse già sufficientemente caotica, dopo che il Governo aveva riacceso le speranze del consorzio milanese finanziando nel 1959 i lavori per la costruzione del porto interno di Cremona, nel 1960 il progetto bresciano aveva ottenuto il via libera da parte del Comitato tecnico-amministrativo del Magistrato del Po e, poi, del Consiglio superiore dei lavori pubblici.[68]

Tutto ciò, come ricordato, avveniva mentre l'Italia si stava dotando di una delle reti autostradali più moderne d'Europa. E fu proprio con il potenziamento dei collegamenti stradali tra le città del nord e il completamento delle arterie autostradali verso sud, durante gli anni Sessanta, che si sancì definitivamente il predominio quasi assoluto del vettore stradale. In tal modo si certificava il buon esito dell'azione lobbistica esercitata dai settori industriali del cosiddetto "blocco della strada" (che fu istituzionalizzato nel 1952 con la costituzione della Federazione Italiana della Strada), accompagnato dall'affermazione definitiva della motorizzazione di massa[69] e dalla centralità attribuita al trasporto su gomma, ritenuto più adatto a stimolare lo sviluppo dell'indotto.[70]

4. Considerazioni conclusive

Nel 1965 il governo svizzero dichiarò ufficialmente l'impossibilità di contribuire alla Locarno-Venezia, che diventava pertanto una questione solamente italiana. Il 6 ottobre del 1968 il primo natante proveniente dall'Adriatico giunse al porto di Cremona attraverso il Po (reso navigabile per 250 giorni l'anno), ma in realtà, come descritto nel paragrafo precedente, la scelta del modello di sviluppo che sacrificava l'idrovia, indipendentemente dal suo percorso, era già

67 Sull'intenso dibattito politico locale e nazionale cresciuto attorno all'idrovia cfr. i già citati saggi di Pasini, L'idrovia, e Petrillo, Un sogno.

68 Cfr. Pasini, L'idrovia, pp. 110 e 112.

69 Per un primo approccio al tema cfr. Stefano Maggi, Storia dei trasporti in Italia, Bologna 2005, pp. 69–136. Sul ruolo dell'auto come simbolo del boom economico cfr. Federico Paolini, Storia sociale dell'automobile in Italia, Roma 2007.

70 Cfr. Battilani/Fauri, Mezzo secolo, p. 102.

stata compiuta. L'occasione di dotare il paese di un sistema idroviario volto in primo luogo a ridurre drasticamente i costi di trasporto e al contempo collegare la principale area industriale del paese con il resto d'Europa, pesantemente frenata dallo scontro tra il vecchio sistema padronale lombardo e le nuove forze politiche emergenti, era andata di fatto perduta con lo sgonfiarsi del boom economico nella seconda metà degli anni Sessanta. Il completamento della rete autostradale con la Brescia-Cremona-Piacenza (aperta al traffico nel 1971), la realizzazione del raccordo con la Torino-Piacenza nel 1973 e la conclusione dei lavori dell'Autostrada del Brennero nel 1974, consegnarono all'Italia una rete autostradale tra le più estese d'Europa. Per l'ennesima volta, all'inizio degli anni Settanta, la questione idroviaria veniva definitivamente accantonata.

Possiamo dunque ritenere oggi definitivamente chiusa la questione? Se nel secondo dopoguerra praticamente mai si era affrontato il problema infrastrutturale italiano ragionando in termini di rete – tanto che il nostro sistema trasportistico è così squilibrato da essere di fatto monomodale – il forte aumento della mobilità di persone e merci successivo agli anni Settanta, al quale si è essenzialmente risposto investendo solo sulla gomma[71], ha definitivamente messo a nudo una realtà estremamente squilibrata e fortemente congestionata, oltre che foriera di concrete preoccupazioni in termini di tutela della salute e dell'ambiente – come emerge con maggiore frequenza nel dibattito attuale sul tema. Come abbiamo visto, l'incapacità di progettare una rete di trasporti efficiente non è dipesa solo dall'azione lobbistica di gruppi di pressione, così come dal conflitto politico spesso strumentale, ma anche da una 'qualità istituzionale' non adatta tanto alla programmazione quanto alla gestione della conflittualità che normalmente nasce attorno a progetti infrastrutturali che mettono di fronte l'interesse generale a molteplici interessi particolari. Quanto accaduto tra 1959 e 1960, con il Governo che decise di finanziare la costruzione del porto di Cremona da un lato e il Consiglio superiore dei lavori pubblici che diede il via libera al progetto 'bresciano' dall'altro, ne è un chiaro esempio.[72]

Eppure la questione è tutt'altro che superata, almeno a livello di Unione Europea, la cui politica infrastrutturale è oggi giunta a un bivio: per garantire il futuro dei trasporti continentali è infatti necessario promuovere un uso più razionale del vettore stradale, trasferendone parte dei traffici alla ferrovia e alle vie navigabili interne, così da ridurne sia l'impatto ambientale sia l'elevato livello di congestione.[73] Proprio per questa ragione l'Unione navigazione interna italiana ha riproposto la questione del riassetto logistico dei trasporti padani contemplando anche una serie di nuove infrastrutture idroviarie, da aggiun-

71 Cfr. Giuntini, Nascita, p. 610, tab. 19.

72 Sul ruolo della qualità istituzionale nella gestione delle risorse cfr. Henry Willebald et al., Natural Resources and Economic Development. Some Lessons from History. In: Associación Española de Historia Económica, Documentos de Trabajo 1504 (February 2015).

73 Cfr. <http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/it/displayFtu.html?ftuId=FTU_5.6.1.html> (07/11/2015).

gersi al migliaio di chilometri già attivi tra Venezia e Trieste per fini turistici e commerciali, ma in grado di raggiungere anche Milano, che resta il vero obiettivo strategico.[74]

Tuttavia, i vecchi problemi sembrano difficili da risolvere. Da un lato, infatti, l'obiettivo di decongestionare l'area padana è stato recentemente perseguito restando ancora nel solco della monomodalità, per di più investendo in nuove infrastrutture stradali che di fatto ricalcano parte del percorso dell'idrovia (vedi BreBeMi e Pedemontana). Dall'altro perché il sistema istituzionale pare ancora poco adatto tanto alla programmazione quanto alla gestione del conflitto, oggi considerato la principale causa del gap infrastrutturale italiano.[75] Resta poi tutta da valutare la questione dei costi di un'opera comunque onerosa, navigabilità o meno del fiume Po. E tutto ciò accade proprio in un momento in cui il rivolgere del ciclo economico toglie risorse all'operatore pubblico, mentre strumenti alternativi volti a finanziare le opere senza oneri per la Pubblica Amministrazione (come, per esempio, il *project financing*), oltre a soffrire essi stessi della crisi economica e di altri svariati problemi[76], non sembrano dare i risultati attesi.[77] Ma l'Unione Europea – così come le aministrazioni delle regioni italiane interessate – ci crede ancora. Per questa ragione ha inserito il tratto tra Milano e il porto di Ravenna tra i principali corridoi europei del trasporto merci ed è disposta a partecipare al finanziamento dei vari progetti che compongono il percorso (circa 6,8 miliardi di euro), che farebbe del Po una sorta di 'Mississipi padano'.[78] Senza entrare troppo nel merito di quest'ultimo scenario, quanto sta accadendo in termini più generali conferma come l'Italia si trovi ancora una volta di fronte alla necessità di rinnovare le proprie infrastrutture di trasporto, condizione indispensabile tanto per evitarne il definitivo collasso quanto per completare quel processo d'integrazione con l'Europa che non può restare ancorato al solo vettore stradale.

74 Cfr. <http://www.mit.gov.it/mit/mop_all.php?p_id=22014> (13/11/2015).

75 Cfr. Libro bianco su conflitti territoriali e infrastrutture di trasporto (2009), p. 4 <http://www.trt.it/documenti/Libro%20bianco%20infrastrutture%20di%20trasporto_Versione%20Integrale.pdf> (16/01/2015).

76 Cfr. Cristina Giorgiantonio/Valentina Giovanniello, Infrastrutture e *project financing* in Italia: il ruolo (possibile) della regolamentazione. In: Banca d'Italia. Questioni di Economia e Finanza 56 (Novembre 2009) <https://www.bancaditalia.it/pubblicazioni/qef/2009-0056/QEF_56.pdf> (09/12/2015).

77 Cfr. Associazione nazionale costruttori edili, Il mercato del project-financing in Italia <http://www.ance.it/docs/docDownload.aspx?id=9180; http://www.ance.it/docs/docDownload.aspx?id=16766> (09/12/2015).

78 Cfr. Diego Buonocore, Il ponte sullo stretto dei padani. In: Pagina99we, 3 (5–11 Dicembre 2015), pp. 15–17.

Sergio Onger/Ivan Paris, Planungen von Wasserwegen in der Poebene: die Verbindung Locarno-Venedig

Die Anfänge der Idee einer Verbindung zwischen dem Kanton Tessin und dem Adriatischen Meer auf dem Wasserweg gehen auf die 1840er Jahre zurück, als einige lombardische Gelehrte diese Frage – ausgehend von Erwägungen, die es bereits in napoleonischer Zeit gab – in den Mittelpunkt einer ökonomischen und politischen Debatte rückten. Das Ziel war, eine europäische Großregion, die sich im Aufschwung befand, mit einem modernen schiffbaren Kanalsystem auszustatten, das sowohl für die Landwirtschaft als auch für die Manufakturbetriebe und den Handel von Nutzen sein würde. Diese Forderung wurde gegen Ende des 19. Jahrhunderts im Gefolge der Industrialisierung lauter und in den ersten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts nicht nur von lokalen Institutionen als strategisch sinnvoll erachtetet. Sie erhielt jedoch erst in der Zeit unmittelbar nach dem Zweiten Weltkrieg neuerlich Auftrieb. Die Proponenten des Vorhabens führten ökonomische und soziale Aspekte ins Feld, die die vorhersehbare rasche und kostenaufwendige Zunahme des Verkehrs in Rechnung stellten und damit zugleich die ehrgeizige Infrastrukturmaßnahme legitimieren sollten: Sie argumentierten mit Bevölkerungswachstum, intensivierter landwirtschaftlicher und industrieller Produktion sowie mit den sich zunehmend verdichtenden Handelsbeziehungen innerhalb Europas. Da das Projekt darüber hinaus an ein bereits bestehendes Netz an Wasserwegen hätte anschließen können, hätte es nicht nur die Schweizer Ökonomie und den Wirtschaftsraum der Poebene betroffen, sondern des nördlichen Europa insgesamt. Nie in seiner Gesamtheit in Angriff genommen, geschweige denn realisiert, begann man in den letzten Jahren über eine solche Verbindung auf dem Wasserweg neuerlich zu diskutieren, und zwar einerseits in Zusammenhang mit einer touristischen Nutzung des Abschnitts nördlich von Mailand Richtung Schweiz und andererseits bezüglich der Nutzung für den Warentransport zwischen der lombardischen Hauptstadt und der Adria. Von den Anfängen seiner Konzeption an war das Vorhaben jedoch mit dem geringen Interesse an der Binnenschifffahrt im Vergleich zunächst zum Transport auf Schienen und später zum Straßenverkehr konfrontiert.

Man kann einwenden, dass Italien ohnehin von Meer umgeben ist und dass die naturräumlichen Gegebenheiten den Süden praktisch von jedwedem Projekt der Binnenschifffahrt über Seen, Flüsse und Kanäle ausschließt, so dass es nicht vorteilhaft schien, in diese Art von Transportwegen zu investieren. Dies gilt allerdings nicht für die Regionen im Norden – weder in Bezug auf die geografischen Gegebenheiten noch aus sozioökonomischer Sicht. Wenn man sich die jüngsten Debatten ansieht, in denen sich die öffentliche Meinung und Institutionen mit dem weiteren Ausbau von Autobahnen auseinandersetzen, die sich im Grunde mit Teilen der Trasse der geplanten Wasserwege überschneiden, eröffnet sich ein Raum für weiterführende Überlegungen. Die

institutionellen, politischen und wirtschaftlichen Gründe aufzuschlüsseln, die zur Rückstellung des ehrgeizigen Projekts der Verbindung Locarno-Venedig geführt haben, das nur in einigen Teilstücken realisiert wurde, kann nützlich sein, um die Voraussetzungen zu verstehen, die dem infrastrukturellen Entwicklungsmodell zugrunde lagen, das für Norditalien in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts kennzeichnend war.

Können wir das Projekt aus heutiger Sicht daher als definitiv abgeschlossen betrachten? Da in der Nachkriegszeit die Infrastrukturfrage in Italien praktisch nie in Hinblick auf Streckennetze angegangen wurde, hat die starke Zunahme der Mobilität von Personen und Waren ab den 1960er Jahren eine extrem ungleichgewichtige und völlig überlastete Verkehrslage endgültig offensichtlich werden lassen – und ebenso vorhersehbare reelle Befürchtungen hinsichtlich der Gefährdung von Gesundheit und Umwelt. Das Problem ist jedoch alles andere als gelöst, jedenfalls auf Ebene der Europäischen Union. Gerade aus diesem Grund hat die *Unione Navigazione Interna Italiana* – die Italienische Union für Binnenschifffahrt – die Frage der logistischen Restrukturierung des Verkehrs durch die Poebene erneut auf die Agenda gesetzt und im Zuge dessen auch etliche neue Teilstrecken für die Binnenschifffahrt ausgebaut. Allerdings erweist es sich als schwierig, die alten Probleme zu lösen: Zum einen wurde das Ziel, die Poebene zu entlasten, zuletzt in Form einer einseitigen Ausrichtung auf die Straße verfolgt. Zum anderen scheint der instutionelle Rahmen derzeit wenig geeignet, sowohl in Bezug auf die Planung als auch auf das Konfliktmanagement, die aktuell als Hauptursachen für das Infrastrukturgefälle in Italien gelten. Zudem ist die Kostenfrage dieses ziemlich teuren Vorhabens zu prüfen. Was auf allgemeinerer Ebene geschieht, bestätigt demnach, dass Italien wiederum vor die Notwendigkeit gestellt ist, seine verkehrstechnische Infrastruktur umzugestalten, denn dies ist eine unabdingbare Voraussetzung, sowohl um den endgültigen Verkehrskollaps zu vermeiden als auch um den Prozess der europäischen Integration abzuschließen, der nicht allein im Straßenverkehr als Hauptträger verankert sein kann.

Infrastrukturpolitik und Arbeitsmigration am Beispiel des Baues des Salzburger Tauerntunnels in den Jahren 1901–1909

Alfred Werner Höck

Für die wirtschaftliche Erschließung des Alpenraumes im Industriezeitalter spielte der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur durch Eisenbahntrassen eine zentrale Rolle. Dank der Eisenbahn konnten Menschen und Güter schnell, in großer Menge und zu günstigen Kosten transportiert werden.[1] Von Anfang an standen dabei überregionale Transittrassen im Mittelpunkt, um die Städte und Wirtschaftszentren auf beiden Seiten der Alpen miteinander zu verbinden.[2] Die Topografie der Alpen verlangte nach speziellen Lösungen und erst die ingenieurtechnische Meisterung langer Rampen und die Entwicklung spezieller Tunnelbautechniken ermöglichten den Bau dieser Gebirgslinien. Es nimmt daher nicht Wunder, dass die Beschäftigung mit Eisenbahnen im Alpenraum vorwiegend unter zwei Gesichtspunkten erfolgte: in ihrer ökonomischen Schlüsselrolle und in der Betonung der technologischen Leistungen. Dies gilt auch für die in den Jahren zwischen 1901 und 1909 gebaute Tauernbahnstrecke und deren Kernstück, den Tauerntunnel.[3] Wenig Augenmerk hingegen wurde bisher den Fragen nach dem Umgang in den betroffenen Regionen mit der dadurch ausgelösten Arbeitsmigration gewidmet.[4] Die Lebens- und Arbeitsbedingungen sowie die Reaktionen von Verwaltung, Kommunen und der Bevölkerung vor Ort auf diesen Zuzug von Arbeitsmigranten bedürfen noch

1 Vgl. Werner Bätzing, Die Alpen. Geschichte und Zukunft einer europäischen Kulturlandschaft, München 2015[4], S. 142–143.

2 Zwischen 1854 (Wien–Triest) und 1928 (Tenda-Linie) wurden insgesamt acht alpenquerende Eisenbahnlinien gebaut, deren Zahl sich bis heute nicht geändert hat. Vgl. ebd. S. 142.

3 Die bisher erschiene Literatur widmet den sozialen Aspekten des Bahnbaues wenig Raum. Josef Dultinger, 75 Jahre Tauernbahn, Rum 1984, thematisiert zumindest überblicksmäßig auch die wirtschaftspolitischen Aspekte des Projektes, während die Publikationen von Albert Ditterich, Tauernbahn, Fürstenfeldbruck 2000; Manfred Feisch, Die Tauernbahn, Wien 1981; Günther Katzmann, Festschrift 75 Jahre Tauernbahn, St. Johann im Pongau 1984; ÖBB-Infrastruktur AG (Hg.), 100 Jahre Tauernbahn. Das waghalsige Unterfangen, eine Eisenbahnlinie über die Tauern in den Süden zu bauen. Hundert Jahre imposante Ingenieurskunst, Wien 2009, sich vorwiegend auf die eisenbahntechnischen Aspekte konzentrieren. Sehr aufschlussreich, aber ohne wissenschaftlichen Anspruch ist der mit zahlreichen Reproduktionen von Aufnahmen des Fotografen Franz Fuchs illustrierte Bildband von Franz Hochwarter, 100 Jahre Tauernbahn 1905–2005. Die Errichtung der Nordrampe Schwarzach-Bad Gastein. In Memoriam Franz Fuchs (1870–1925), St. Johann im Pongau 2004.

4 Die Forschungen zur Binnen-Arbeitsmigration in der Habsburger-Monarchie konzentrierten sich bisher stark auf Urbanisierungsaspekte und damit auf die städtischen Entwicklungen, vor allem mit dem Fokus auf Wien. Einen Versuch die jüngeren Entwicklungen in einen historischen Kontext einzubinden unternimmt die Dissertation von Edith Konrad, Migrationsströme in Österreich im 19. und 20. Jahrhundert. Probleme von Flüchtlingen und Arbeitsmigranten in Österreich mit besonderer Berücksichtigung der sozialen Integration in der Gegenwart, Dissertation Universität Salzburg 1993.

einer eingehenden Erforschung.[5] Dieser Artikel soll am Beispiel des Salzburger Tauerntunnels einen Beitrag dazu leisten, und zwar vorwiegend auf Grundlage der Auswertung zeitgenössischer Quellen. Zunächst erfolgt ein Einblick in die mit dem transalpinen Bahnbau verbundenen gesamtstaatlichen und regionalwirtschaftlichen Strategien, um daran anschließend verschiedene Aspekte des damaligen Umganges mit Arbeitsmigranten darzustellen.[6]

Infrastruktur als Mittel zur Erreichung volkswirtschaftlicher Zielvorstellungen – der Koerber-Plan

Die Forderung nach Infrastrukturmaßnahmen als Instrument zur Lösung von Strukturproblemen, sei es auf regionaler oder nationaler Ebene, ist nicht neu.[7] Sie begleitet besonders im mitteleuropäischen wirtschaftspolitischen Diskurs den Prozess der Staatsbildung, kommt doch der Frage, welche Rolle der Staat in diesem Prozess zu spielen habe, zentrale Bedeutung zu. Nicht zuletzt am österreichischen Beispiel zeigt sich die Abfolge, vielfach sogar die Wechselwirkung, zwischen Wirtschaftsliberalismus und Interventionismus.[8] Die Forderungen nach staatlichen Maßnahmen verstärkten sich im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts in dem Maße, als die hektische Gründerwelle des Eisenbahnbaues, die im Wesentli-

5 Die Situation an den jahrelangen Großbaustellen wurde bisher, mit Ausnahme des Arlberggebietes, nur wenig untersucht. Zum Bahnbau am Arlberg siehe die Arbeiten von Hans Thöni, Sie bauten den Arlberg-Bahntunnel von 1880 bis 1884, Ostseite–St. Anton am Arlberg, St. Anton am Arlberg 2007, und von Maria Heidegger, Zur „Politik des Alltagslebens" im Dorf. Das Beispiel St. Anton am Arlberg 1880–1884. In: Robert Rebitsch/Elena Taddei (Hg.), Politik, Konflikt, Gewalt (Innsbrucker Historische Studien 25), Innsbruck 2007, 35–57. Mit den Arbeitsbedingungen beim Bau der Semmeringbahn beschäftigte sich Barbara Allmann, Die Kehrseite des Mythos. Alltag auf der Baustelle. In: Wolfgang Kos (Hg.), Die Eroberung der Landschaft. Semmering – Rax – Schneeberg. Katalog der Niederösterreichischen Landesausstellung 1992, Wien, S. 503–508. Für den alpinen Bereich bisher am umfassendsten – wenngleich für eine frühe Phase – beschäftigten sich mit dieser Thematik Heinz Frey/Ernst Glättli, Schaufeln, Sprengen, Karren. Arbeits- und Lebensbedingungen der Eisenbahnbauarbeiter in der Schweiz um die Mitte des 19. Jahrhunderts, Zürich 1987.

6 Als Quellen wurden vor allem die im Salzburger Landesarchiv (SLA) vorhandenen Akten betreffend den Bahnbau der damaligen autonomen Landesverwaltung (Sonderfaszikel des Landesausschusses) und der staatlichen Zentralverwaltung (Landesregierungsakten 1900–1909) herangezogen. Auf Grund ihrer vielfältigen Zuständigkeiten finden sich auch im Bestand der Akten der Bezirkshauptmannschaft St. Johann im Pongau, die ebenfalls im SLA einliegen, zahlreiche Quellen zum Thema.

7 Zur Bedeutung der Infrastrukturpolitik auf europäischer und nationaler Ebene sind in den letzten Jahren zahlreiche Arbeiten erschienen. Verwiesen sei hier vor allem auf die Arbeiten von Dirk van Laak und Frank Schipper. Als Überblick immer noch gut geeignet ist Dirk van Laak, Infra-Strukturgeschichte, in: Geschichte und Gesellschaft 27, 3 (2001), S. 367–393. Zur Rolle der Infrastrukturpolitik in der Europäischen Union siehe Frank Schipper/Johan W. Schot, Infrastructural Europeanism, or the Project of Building Europe on Infrastructure: an Introduction, in: History and Technology 27, 3 (2011), S. 245–264. Zur Rolle der Eisenbahnen in der Industriellen Revolution siehe die perspektivreiche Studie von Ralf Roth, Das Jahrhundert der Eisenbahn. Die Herrschaft über Raum und Zeit 1800–1914, Ostfildern 2005, und die sich auf die politische Rolle der Eisenbahnen konzentrierende Arbeit von Markus Klenner, Eisenbahn und Politik 1758–1914: Vom Verhältnis der europäischen Staaten zu ihren Eisenbahnen, Dissertation Universität Wien 2002. Im Hinblick auf die österreichische Eisenbahn- und Wirtschaftsgeschichte grundlegend war der Bau der Semmeringbahn. Siehe hierzu die Arbeit von Günter Dinhobl, Die Semmeringerbahn: der Bau der ersten Hochgebirgseisenbahn der Welt, Wien 2003.

8 Zur Entwicklung des wirtschaftspolitischen Denkens in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts in der Habsburgermonarchie siehe Herbert Matis, Leitlinien der österreichischen Wirtschaftspolitik. In: Alois Brusatti (Hg.), Die Habsburgermonarchie 1848–1918. Bd. 1: Die wirtschaftliche Entwicklung, Wien 1973, S. 29–104.

chen auf der Kombination von privatem Kapital und einem Staatsgarantiesystem basierte, durch die 1873 einsetzende Weltwirtschaftskrise unterbrochen wurde.[9] Die Konzentration der privaten konzessionierten Bahnbetreiber richtete sich bis dahin primär auf die rentablen Verbindungen der Rohstoff- und Industriegebiete mit der Reichshauptstadt Wien, wodurch die strukturelle Benachteiligung der westlichen Alpenländer weiter verstärkt wurde.[10] In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts traten diese regionalen Disparitäten in der sozio-ökonomischen Entwicklung Österreich-Ungarns immer deutlicher zu Tage.[11] In der Folge mehrten sich die Forderungen nach einem verstärkten Ausbau der Verkehrsinfrastruktur.[12] Politiker, Wirtschaftstreibende und Presse richteten dabei ihre Hoffnungen auf den Ausbau des Eisenbahnnetzes, ganz so wie man hundert Jahre später auf den Ausbau des Autobahnnetzes als Motor für die wirtschaftliche Entwicklung setzte. Es ist nicht zuletzt diese Metaphorik der technischen Infrastruktur als „Wachstumsmaschine", die, einmal errichtet, gleichsam wie von selbst zu mehr Entwicklung und Wohlstand führen sollte, die kennzeichnend ist für das damalige politisch-ökonomische Verständnis von Infrastruktur.

Gegen Ende des 19. Jahrhunderts stand die Anbindung der verschiedenen Wirtschaftsräume der Monarchie an den österreichischen Haupthafen in Triest im Mittelpunkt des wirtschaftspolitischen Denkens. Zwar bestand mit der Südbahnlinie seit Mitte des 19. Jahrhunderts eine direkte Verbindung zwischen Wien und Triest, allerdings benachteiligte die Streckenführung dieser Verkehrsachse die westlichen Länder der Monarchie, die Triest und damit den Zugang zum Seeverkehr nur über große Umwege erreichen konnten. Neben den westlichen Kronländern zeigte auch das benachbarte Königreich Bayern bereits seit den 1850er Jahren großes Interesse an einer möglichst kurzen Eisenbahnverbindung nach Triest. Hinzu kam, dass die private Südbahngesellschaft ihre Monopolstellung in der Fahrplan- und Tarifpolitik ganz nach eigenen Geschäftsinteressen ausrichtete und gesamtwirtschaftliche Ziele ins Hintertreffen gerieten.[13] Von einer neuen zweiten Verbindung erhoffte man sich erhebliche ökonomische Wachstumseffekte für die bislang vernachlässigten Regionen. In diesem Sinne bildeten sich zahlreiche lokale und regionale Komitees, unter der Führung von Wirtschaftstreibenden, Landes- und Kommunalpolitikern.

9 Vgl. Karl Bachinger, Das Verkehrswesen. In: Brusatti, Die Habsburgermonarchie, Bd. 1, S. 278–322, hier. S. 292.

10 So besaß etwa die Vorarlberger Textilindustrie bis zum Bau der Arlbergbahn 1880–1884 keinen direkten Bahnanschluss an das österreichische Gebiet, so dass der Warenfluss über Bayern lief. Vgl. Johannes Jetschgo/Ferdinand Lacina/Michael Pammer/Roman Sandgruber, Österreichische Industriegeschichte, Bd. 1: 1848 bis 1955 Die verpasste Chance, Wien 2004, S. 79.

11 Vgl. Roman Sandgruber, Ökonomie und Politik. Österreichische Wirtschaftsgeschichte vom Mittelalter bis zur Gegenwart, Wien 2005², S. 312–313.

12 Vgl. Hanns Haas, Vom Liberalismus zum Deutschnationalismus. In: Heinz Dopsch/Hans Spatzenegger (Hg.), Geschichte Salzburgs. Stadt und Land. Bd. 2: Neuzeit und Zeitgeschichte, 2. Teil, Salzburg 1988, S. 833–900, hier S. 878 f.

13 Zur Rolle Triests im Verkehrssystem der Habsburgermonarchie siehe Hanns Haas, Triest im altösterreichischen Verkehrssystem. Ein eisenbahngeschichtlicher Versuch. In: Rudolf Altmüller u. a. (Hg.), Festschrift Mélanges Felix Kreissler, Wien/München/Zürich 1985, S. 91–110.

Allerdings scheiterten auf Grund der innenpolitischen Konflikte und der knappen Budgetmittel lange Zeit alle derartigen Planungen und Initiativen. Spötter sprachen bereits von einem „Dreißigjährigen Krieg" um den Bau der zweiten Verbindung, zumal rivalisierende regionale und politische Interessen die Festlegung einer endgültigen Trasse erheblich erschwerten.[14]

Aber nicht nur die Heterogenität des Wirtschaftsraumes der Habsburgermonarchie, auch seine ethnische und politische Situation wies zu Beginn des 20. Jahrhunderts deutliche Bruchlinien auf. Als Reaktion auf die in vielen Kreisen in Politik und Wirtschaft als zunehmende Handlungsunfähigkeit des Staates wahrgenommene Situation, unternahm die cisleithanische (österreichische) Regierung unter Ministerpräsident Ernest von Koerber[15] schließlich den Versuch, die innenpolitische Krise mit den Mitteln einer aktiven Wirtschaftspolitik zu beheben. Ziel des Reformprojektes war es, mittels großer Infrastrukturmaßnahmen seit langem bekannte Problemlagen zu lösen und damit gleichzeitig den schwelenden Nationalitätenkonflikt durch eine verstärkte wirtschaftliche Integration der verschiedenen Regionen abzuschwächen.[16] Das Projekt, das unter dem Namen „Koerber-Plan" in die Historiografie einging, suchte somit ein wachstumspolitisches Konzept mit den Mitteln einer staatlich gesteuerten Interventionspolitik umzusetzen.[17] Im Jahr 1901 gelang Koerber tatsächlich die Verabschiedung eines für die damalige Zeit erheblichen Investitionsprogramms im Gesamtumfang von einer Milliarde Kronen im Parlament.[18] Durch die gezielte Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur sollten die regionalen Disparitäten verringert werden. Das Investitionsprogramm sah – ne-

14 Zu den ökonomischen und politischen Hintergründen der Planungen für die Tauernbahn siehe: Dultinger, Tauernbahn, S. 14–37, sowie Bachinger, Das Verkehrswesen, S. 292–298. Zur Frage der Bedeutung der Verbindung für die Wirtschaftsentwicklung des Kronlandes Salzburg siehe Christian Dirninger, Determinanten und Strukturmerkmale der Wirtschaftsentwicklung im 20. Jahrhundert. In: Chronik der Salzburger Wirtschaft, Salzburg 1990², S. 183–234, hier S. 190 f. Die Bemühungen für die Trassenführung über das Gasteinertal werden aus der lokalen Sichtweise geschildert in Heinrich Zimburg, Die Geschichte Gasteins und des Gasteiner Tales, Wien 1948, S. 316–320.

15 Ernest von Koerber (geboren am 6. November 1850 in Trient – gestorben am 5. März 1919 in Baden, Niederösterreich): Nach dem juristischem Studium trat er in den Verwaltungsdienst ein, 1895 wurde er zum Generaldirektor der Staatsbahnen ernannt, hatte verschiedene Ministerämter (als Handels-, Innen-, Justiz- und Finanzminister) inne; er war zweimal Ministerpräsident der österreichischen Reichshälfte (Cisleithanien) von 1900 bis 1904 und kurzzeitig im Jahr 1916.

16 Vgl. Sandgruber, Ökonomie, S. 306 f. und Matis, Leitlinien, S. 58 f.

17 Die erhofften konjunkturellen Impulse durch die verwirklichten Eisenbahnbauten betrafen vor allem das Bauwesen und die vorgelagerten Industrien, die sich schließlich ab 1904 mit den Auswirkungen einer sich intensivierenden internationalen Konjunkturbewegung verbanden, die fast alle Industriezweige ergriff. Vgl. Eduard März, Österreichische Bankpolitik in der Zeit der großen Wende 1913–1923. Am Beispiel der Creditanstalt für Handel und Gewerbe, Wien 1981, S. 27. In wie weit der Koerber-Plan zum Konjunkturwachstum beigetragen hat, wie dies Sandgruber vorsichtig andeutet, oder Gerschenkrons Ansicht folgend mangels konsequenter Umsetzung scheiterte, ist in der wirtschaftshistorischen Literatur umstritten. Vgl. Sandgruber, Ökonomie, S. 307 f., und Alexander Gerschenkron, An Economic Spurt that Failed. Four Lectures in Austrian History. Princeton, N.J. 1977. Zu einer sehr viel positiveren Beurteilung von Koerbers Konzeptionen gelangt hingegen Eibe Hinrichs, Der Koerber-Plan. Wirtschaftspolitik als Integrationsfaktor für die Nationalitäten des Habsburgerreichs. Die Regierungszeit Ernest von Koerbers 1900–1904 aus wirtschaftlicher Perspektive, Frankfurt a. M. u. a. 2014.

18 Vgl. Sandgruber, Ökonomie, S. 307.

ben dem Ausbau der Binnenschifffahrt durch Kanalbauten[19] – unter anderem den Bau von insgesamt fünf sogenannten Alpenbahnen vor. Dabei handelte es sich um die Tauernbahn (Schwarzach–Gastein–Spittal/Drau), die Karawankenbahn (Klagenfurt–Aßling), die Wocheinerbahn (Aßling–Görz) mit einer direkten Fortsetzung nach Triest, die Pyhrnbahn (Klaus–Steyerling–Selzthal) und die Wechselbahn (mit der ersten Teilstrecke Hartberg–Friedberg).[20]

Abb. 1: Projektierte Alpenbahnen im Zuge des Koerber-Plans[21]

Diese Bahnbauten und deren Einbindung in das bestehende Streckennetz sollten die handelspolitische Stellung von Triest weiter verbessern, die ökonomische Entwicklung der Alpenländer der Monarchie stärken und zugleich die Monopolstellung der Südbahngesellschaft im Güterverkehr brechen.[22] Die Annahme des Gesetzesentwurfes und die Sanktion von Kaiser Franz Joseph I. am 6. Juni 1901[23] beendeten schließlich den jahrzehntelangen Streit um die zweite Bahnverbindung.

19 Die verschiedenen Programmteile und die in der Folge nur teilweise Umsetzung des Planes waren auch Spiegelbild der unterschiedlichen Lobbyinteressen. So scheiterte der Ausbau der schiffbaren Kanäle schon in den ersten Ansätzen. Dass die Bahnprojekte hingegen realisiert wurden, lag nicht nur an den ökonomischen, sondern auch den strategischen Interessen der Monarchie, mit ihrer „zunehmenden Kultivierung des Feindbildes Italien". Ebd. S. 308.

20 Vgl. Bachinger, Verkehrswesen, S. 297.

21 Quelle: Victor von Röll, *See*hafentarife – Übergangsbogen. In: Enzyklopädie des Eisenbahnwesens, Bd. 9, Berlin/Wien 1921, S. 271.

22 Zur Tarifproblematik im Gütertransport siehe Bachinger, Verkehrswesen, S. 300 f.

23 Gesetz vom 6. Juni 1901 betreffend die Herstellung mehrerer Eisenbahnen auf Staatskosten und die Festsetzung eines Bau- und Investitionsprogrammes der Staatseisenbahnverwaltung für die Zeit bis Ende des Jahres 1905. Reichsgesetzblatt für die im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, XXVII. Stück, 8. Juni 1901, Nr. 63.

Die regionalwirtschaftlichen Perspektiven

Die von den neu zu errichtenden Strecken betroffenen Länder und Regionen knüpften hohe Erwartungen an die Umsetzung der Bahnprojekte. Nicht nur die Vertreter von Gewerbe und Handel, die mitunter bereits jahrzehntelang die Alpenstrecke gefordert hatten, auch die im Entstehen begriffene Tourismuswirtschaft begriff die Bahnbauten und den damit verbundenen Anschluss an die großen Verkehrsrouten als eine weitere Entwicklungschance. Gerade in Salzburg, das lange Zeit nur moderate Wachstumsimpulse aufwies, hatte sich der Fremdenverkehr bis dahin nur auf die Stadt Salzburg und einige Orte in der Nähe von Bahnlinien konzentriert, aber die Weite des regionalen Raumes im Wesentlichen noch ausgespart.[24] Der funktionale Zusammenhang zwischen dem Fremdenverkehr und dem Wachstum der Regionalwirtschaft war den Zeitgenossen durchaus bewusst, sodass man für die strukturschwache Region Salzburg durch eine verbesserte Verkehrsanbindung wachstumsnotwendige zusätzliche Nachfrage erhoffte[25] ebenso wie in anderen vom Streckenbau betroffenen Regionen und Orten. So wurden etwa nach Bekanntgabe der Entscheidung zum Bau der Tauernbahn im kärntnerischen Mallnitz Freudenböller gezündet, und der Gemeinderat ernannte noch am selben Tag „die Exzellenzen, k. k. Eisenbahnminister Heinrich Ritter von Wittek, k. k. Finanzminister Dr. Eugen Böhm Ritter von Bawerk, k. k. Ministerpräsident Dr. Ernest von Koerber und den Planer der Tauernbahnstrecke, Sektionschef Dr. Ing. Karl Wurmb zu Ehrenbürgern von Mallnitz".[26] Die Hoffnungen auf einen Aufschwung waren verständlich in einem Ort, der zu dieser Zeit nur über einen nicht immer befahrbaren Weg aus Obervellach verfügte oder zu Fuß über die Tauern aus Gastein erreicht werden konnte und im Winter oft Wochen oder Monate überhaupt von der Außenwelt abgeschnitten war.[27]

Allerdings zeigten einschlägige Erfahrungen, dass die Verkehrserschließung der Alpen nur der erste Schritt war. Zudem bedurfte es gerade im ländlichen Raum eines Anpassungsprozesses, wie sich an vorangegangenen Entwicklungen erwiesen hatte. So stellte die Salzburger Handelskammer bereits 1883 herablassend fest:

„Man kann von einer – vor dem Zustandekommen der Salzburg-Tiroler Bahn – von der großen Welt nahezu abgeschlossenen und von den Vorurteilen aller Art mehr oder weniger durchtränkten ländlichen oder kleinbürgerlichen Bevölkerung nicht sofort verlangen, dass sie all die Vortheile, die derselben aus dem Fremdenverkehr erwachsen, auch sofort erkennen […]."[28]

24 Vgl. Josef Wysocki, Die Wirtschaft Salzburgs im 19. Jahrhundert. In: Heinz dopsch/Hans spatzenegger (Hg.), Geschichte Salzburgs. Stadt und Land. Bd. 2: Neuzeit und Zeitgeschichte, 4. Teil, Salzburg 1991, S. 2713–2742, hier S. 2737. Zur Entwicklung des Fremdenverkehrs in Salzburg siehe Hanns Haas/Robert Hoffmann (Hg.), Weltbühne und Naturkulisse. Zwei Jahrhunderte Salzburg-Tourismus, Salzburg 1994, hier insbes. S. 38–44.

25 Vgl. Wysocki, Die Wirtschaft Salzburgs, S. 2739–2741.

26 Erich Glantschnig, Mallnitz. Alpengeschichte kurz und bündig, Innsbruck 2011, S. 72.

27 Vgl. ebd. S. 73.

28 Statistischer Bericht über die gesamten wirthschaftlichen Verhältnisse des Kronlandes Salzburg in den Jahren 1871–1880. Erstattet von der Handels- und Gewerbekammer für das Herzogthum Salzburg an das hohe k. k. Handelsministerium, Salzburg 1883, S. 310.

Zu den wenigen Orten außerhalb der Stadt Salzburg, wo der Fremdenverkehr bereits Fuß gefasst hatte und Anpassungsprozesse bereits erfolgt waren, gehörte der Kurort Gastein (heute Bad Gastein).[29] Der Ort hatte eine weit zurückreichende Tradition als Kurort und vom Ausbau der Bahnverbindung von Salzburg nach Tirol in den 1870er Jahren und der Errichtung der Bahnstation in Lend profitiert[30], sodass die Zahl der Kurgäste kontinuierlich gewachsen war.[31] Gastein entwickelte sich bereits vor 1900 zu einem mondänen Kurort mit einer urbanen Hotelarchitektur, die auf den Geschmack ihrer betuchten Klientel abgestimmt war, umgeben von einem nach wie vor agrarisch geprägten Raum. Der direkte Anschluss an das Bahnnetz erschien somit die ideale Voraussetzung für einen weiteren Ausbau des (gehobenen) Fremdenverkehrs, um so der adeligen und bürgerlichen Klientel der Kurgäste eine noch bequemere und direkte Anreise zu ermöglichen. Daher traten die Hotellerie, die Gewerbetreibenden und die Gemeinde vehement für eine Streckenführung durch das Gasteinertal ein.

Der erhoffte Einzug der Moderne sorgte aber nicht nur für ein ökonomisches Wachstum, sondern der beschlossene Bau der Alpenbahnen zog auch soziale Folgen nach sich. Denn für den Bahnbau benötigte man eine Vielzahl von Technikern, Beamten, Fach- und Hilfsarbeitern. Vor allem der Bau der notwendigen Tunnelbauten (Bosruck-, Wocheiner-, Karawanken- und Tauerntunnel) sowie die Viadukt- und Brückenbauten waren sehr arbeitskräfteintensiv, so dass am Höhepunkt der Bahnarbeiten insgesamt 70.000 Arbeiter an den verschiedenen Bahnbauten gleichzeitig beschäftigt waren.[32] Die für diese Arbeiten benötigten Spezialisten und Arbeitskräfte stellten in den betroffenen Regionen die örtliche Gesellschaft und Politik vor vielfach neue und unbekannte Herausforderungen und Anpassungsnotwendigkeiten.

Kernstück der neuen Tauernbahn war der Tauerntunnel mit einer Gesamtlänge von 8.551 Metern. Die Arbeiten wurden beiderseits der geplanten Tunnelportale – in Böckstein auf Salzburger und in Mallnitz auf Kärntner Seite – begonnen. Der Spatenstich erfolgte am 24. Juni 1901 im Anlauftal bei Böckstein und im Herbst 1901 setzten die Vorarbeiten mit dem Bau eines Sohlstollens ein. Der eigentliche Tunnelbau-Vollbetrieb begann aber erst vier Jahre später, nach Zuteilung ausreichender finanzieller Mittel durch den Staat und der definitiven Vergabe der Arbeiten an die Baufirma Redlich & Berger Ende 1905. Die Arbeitsleistung stieg nunmehr durch verstärkten Arbeiter- und Maschineneinsatz von einem auf vier Meter je Kalendertag an.[33]

29 Vgl. Haas/Hoffmann, Weltbühne, S. 409.
30 Die An- und Abreise erfolgte mittels Kutschen zwischen den Bahnstationen Lend und Gastein, wobei diese Transportdienste bis zur Fertigstellung der Tauernbahn einen wichtigen lokalen Wirtschaftsfaktor darstellten.
31 Die Zahl der Kurgäste in Gastein hatte sich zwischen 1870 (2.178 Personen) und 1882 (4.722 Personen) mehr als verdoppelt. Vgl. Statistischer Bericht, S. 311.
32 Vgl. Dultinger, Tauernbahn, S. 47.
33 Vgl. ebd.. 55 f.

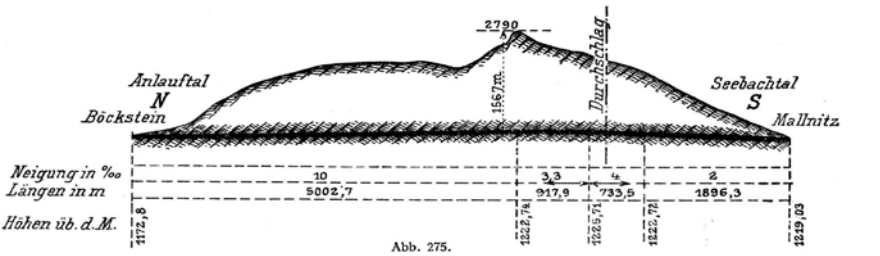

Abb. 2: Querschnittplan des Tauerntunnels[34]

Gearbeitet wurde nicht nur am Tauerntunnel, sondern auch an der Bahnstrecke und den dazu benötigten Kunstbauten. Für das Gasteinertal wie auch für Mallnitz auf Kärntner Seite bewirkten diese Arbeiten sowohl eine äußere Veränderung des Landschaftsbildes durch technische Kunstbauten (besonders bekannt ist etwa das Weidmoser-Viadukt) und den mit dem Baugeschehen zusammenhängenden Verkehr für die notwendigen Materialtransporte, als auch einen zumindest zeitweiligen Wandel der sozialen Landschaft durch den Zuzug von Arbeitern, Ingenieuren und Beamten.

Die Arbeiterschaft – mobiles ‚Humankapital'

Bei allen Hoffnungen auf wirtschaftlichen Aufschwung, die man in der Region mit dem Bau der Bahnlinie verband, und so sehr man sich um eine Streckenführung durch das Gasteinertal bemüht hatte, so besorgt sahen die lokalen Honoratioren dem Zuzug der vielen Arbeitskräfte, die für den Bau benötigt wurden, entgegen. Eine Vorstellung von der sozialen Dynamik, die damit auf das Gasteinertal zukam, vermittelt ein Blick auf die Bevölkerungsstatistik. Im Jahr 1900, also vor dem Beginn der Bauarbeiten, wurden für das gesamte Gasteinertal rund 4.440 EinwohnerInnen gezählt.

Auf die ansässige Bevölkerung kam ein starker Zuwachs von Arbeitsmigranten zu. Wie damals üblich wurden zahlreiche Arbeiter, die vielfach aus den nichtdeutschsprachigen Teilen der Monarchie stammten, von ihren Familienangehörigen begleitet, das heißt die Bevölkerung in der Talschaft sollte sich für die nächsten Jahre mehr als verdoppeln. Die Ursache für diesen hohen Zuzug lag darin begründet, dass die Eisenbahnbauten und Großbaustellen des 19. und frühen 20. Jahrhunderts wegen des geringeren Technisierungsgrades sehr viel arbeitskräfteintensiver waren als heute. Daher zogen diese Bauten neben den von den Baufirmen Angeworbenen immer wieder auch Wanderarbeiter aus den von Unterbeschäftigung und Arbeitslosigkeit geplagten südlichen und südöstlichen Teilen der Monarchie an, die oft in größeren Gruppen, mitunter auch mit ihren Familien, auf der Suche nach Arbeit waren.

34 Quelle: Viktor von Röll, Seehafentarife – Übergangsbogen. In: Enzyklopädie des Eisenbahnwesens, Bd. 9, Berlin/Wien 1921, S. 275.

Gemeinde/Region/Land	Jahr der Volkszählung						
	1890	1900		1910		1923	
	Einwohner	Einwohner	in %	Einwohner	in %	Einwohner	in %
Bad Hofgastein (Gemeinde)	2.208	2.065	- 6,5	2.350	13,8	2.433	3,5
Bad Gastein	1.394	1.659	19	2.350	41,6	2.668	13,5
Dorfgastein	770	716	- 8	931	30	874	- 6,1
Gasteinertal gesamt	4.372	4.440	1,5	5.631	26,8	5.975	6,1
Pongau ohne Gasteinertal	25.659	26.922	4,9	30.663	13,9	32.342	5,5
Pongau gesamt	30.031	31.362	4,4	36.294	15,7	38.317	5,6
Land Salzburg gesamt	173.510	192.763	11,1	214.737	11,4	222.831	3,8

Tabelle 1: Bevölkerungsentwicklung im Gasteinertal in den Jahren 1890–1923
Absolute Zahlen und Prozent (mit Vergleichszahlen)[35]

Diese Wanderarbeiter stellten aus Sicht der Landgemeinden auf Grund der bei den großen Bauvorhaben vorherrschenden Volatilität in den Beschäftigungsverhältnissen einen „Problemfaktor" dar. Denn in den weniger beschäftigungsintensiven Phasen gab es häufig mehr Arbeiter als Arbeit auf den Baustellen. Da die Wanderarbeiter, welche die Masse der Hilfsarbeiter stellten, selten über eigene Mittel verfügten, fürchteten die Landgemeinden die ihnen im Fall von Arbeitslosigkeit entstehenden „Abschub"-Kosten.[36] Da viele ländliche Gemeinden zumeist nur über äußerst knappe Finanzmittel verfügten, bedeuteten diese Kosten mitunter eine spürbare Belastung für den Gemeindehaushalt, was zusätzlich zu einem Klima der Ablehnung gegenüber diesen ohnehin als „Fremde" und „Baraber" (umgangssprachlich abfällige Bezeichnung für die früher vor allem italienischen Bauarbeiter) betrachteten Menschen beitrug.

Derartige Befürchtungen hatten offensichtlich auch die Gemeinden des Gasteinertales, als sie noch vor Baubeginn mittels einer Eingabe an den Salzburger Landesausschuss und an die zuständige Bezirkshauptmannschaft in St. Johann im Pongau ersuchten, den befürchteten Zuzug von Arbeitssuchenden für das Jahr 1902 zu verhindern. Man habe, so schrieb man, bei anderen Eisenbahnbauten die Erfahrung gemacht, dass Arbeiter mit ihren Familien zugezogen seien, als es keine Beschäftigung für sie gab, „so dass sie, weil angeblich ganz mittellos, auf Gemeinde- beziehungsweise Landeskosten in die Heimat zurückbefördert werden mussten. Diese Arbeiter – oft in Partien von 50–100 Personen – stammten zumeist aus Croatien [sic!] und Bosnien und verursach-

35 Quelle: Häuser- und Bevölkerungszahl der Gemeinden 1817–1987. In: Dopsch/Spatzenegger, Geschichte Salzburgs, Bd. 2, Teil 2, 1350 f. Die Zahlenangaben beziehen sich auf den heutigen Gebietsstand und auf die zum Zeitpunkt der Zählung anwesende Bevölkerung.

36 Die sogenannte Armenfürsorge basierte in Österreich auf dem Prinzip der Heimatzuständigkeit. Unbemittelte und in Not geratene Menschen wurden daher in der Regel in ihre jeweils zuständige Heimatgemeinde abgeschoben.

ten große Unannehmlichkeiten und Kosten." Es wurde daher ersucht, „Vorkehrungen zu treffen, vor allem durch die Gendarmerie, damit das Gasteinertal von solchen beschäftigungslosen Arbeiterfamilien nach Möglichkeit nicht besucht werde".[37] In einer Stellungnahme der Landesregierung (also der staatlichen Verwaltung) an den Landesausschuss des Herzogtums Salzburg wurden die Einwände der Gemeinden hinsichtlich der zu erwartenden Situation mit der Begründung zurückgewiesen, dass der Bau dieser Strecke bekanntlich große technische Ansprüche stelle und für die Bauausführungen die einheimische Kräfte weder genügten noch geeignet seien. Daher könne der Zuzug nicht unterbunden werden. Die Gemeinden und das Land müssten eben einige Unbequemlichkeiten während der ohnehin kurz bemessenen Bauzeit gegenüber den „wahrlich unermesslichen und bleibenden Vorteilen der Tauernbahn" auf sich nehmen. Das k. k. Gendarmerie-Posten-Commando Lend sei allerdings angewiesen worden, je nach Arbeiterbedarf auf den Arbeiterzuzug regelnd einzuwirken.[38]

Tatsächlich gelangten in den folgenden Jahren immer wieder Arbeitssuchende, zum Teil in schlechtem physischem Zustand ins Gasteinertal. Einen Eindruck von der Situation dieser Menschen gibt ein Bericht der Bezirkshauptmannschaft St. Johann im Pongau aus dem Jahr 1904:

„Was die kürzlich in Dorfgastein eingetroffenen mazedonischen Arbeiter betrifft, so ist es richtig, dass dieselben ausgehungert und in erbarmungswürdigen Zustande am 7. April in Dorfgastein angekommen waren. Dieselben waren zwar von einem Akkordanten [Subunternehmer, Anm. A.H.] bestellt worden, jedoch erst für den Sommer, weshalb die Union-Baugesellschaft auch in weiterer Rücksicht auf die vorgekommenen Variola-Fälle [Pocken, Blattern, Anm. A.H.] weigerte, dieselben in Arbeit zu nehmen, zumal eben alle Lose schon vollzählig besetzt waren. Über die von der Gemeinde Dorfgastein telegraphisch nachgesuchte h[ier]o[rtlich] persönliche Intervention bei der Zentrale der Union-Baugesellschaft in Schwarzach [...] gelang es am nächsten Tag [...] denselben, in drei Partien getrennt, Arbeit zu verschaffen."[39]

Die Unterbringungsfrage – die Entstehung der Barackenstädte

Eine der größten Herausforderungen stellte die Unterbringung der vielen Menschen dar. Vor dem eigentlichen Beginn und während der Arbeiten mussten die umfangreichen Baubetriebsplätze an den beiden Tunnelportalen eingerichtet beziehungsweise ausgebaut werden. Dies geschah durch die beauftragte Bauunternehmung Redlich & Berger und die Bauverwaltung der Staatsbahnen. In diesem Zusammenhang wurde auch die Entscheidung getroffen, die Arbeiter in unmittelbarer Nähe zum Bauplatz und damit weit abgeschieden von den Siedlungen, unterzubringen. Dafür waren Wohngebäude, Arbeiterunterkünfte (Wohnbara-

37 SLA, Landesausschuss-Sonderfaszikel III 04/12/63 (Sonderfaszikel. Betreff: Eisenbahnen – Bahnbau Tauernbahn). Eingabe der Gemeindevorstehungen von Badgastein, Hofgastein-Markt, Hofgastein-Land und Dorfgastein vom 31.01.1902 an die k. k. Bezirkshauptmannschaft St. Johann.

38 SLA, Landesausschuss-Sonderfaszikel III 04/12. Schreiben des k. k. Landespräsidenten an den Landesausschuss des Herzogthumes Salzburg vom 19.03.1902.

39 SLA, Landesausschuss-Sonderfaszikel III 04/12/59. Bericht der k. k. Bezirkshauptmannschaft St. Johann an die k. k. Landesregierung Salzburg vom 27.04.1904.

cken) ebenso wie Werkstätten, Magazine, Remisen und Gleisanlagen für den umfangreichen Rollbahnbetrieb zu errichten. Zusammen mit der notwendigen Infrastruktur wie Verpflegungsstation, Wasserversorgungseinrichtungen, später auch Krankenspital und Waschküchen entstand hier eine „Barackenstadt", wie sie abfällig von den Einheimischen genannt wurde. Der hohe zeitliche Druck, unter dem die Arbeiten standen, äußerte sich vor allem in der Anfangszeit in der schlechten Qualität der baulichen Maßnahmen in dieser Barackenstadt.

Die nur schleppende Errichtung des Lagers, die mit der rasch zunehmenden Anzahl der Beschäftigten nicht Schritt halten konnte, nötigte viele Arbeiter sich in privaten Quartieren einzurichten. Über die Missstände dieser Unterbringung wurde immer wieder Klage geführt. Zwischen 1902 und 1907 folgten daher zahlreiche bauliche Maßnahmen zum weiteren Ausbau des Barackenlagers sowie von Installationsgebäuden für den Bahnbetrieb. Die von der k. k. Landesregierung jeweils durchgeführten Bauverhandlungen sicherten zumindest einen Mindeststandard. Der Standort des Lagers war jedoch vor allem aus praktischen Überlegungen in unmittelbarer Nähe der Tunnelbaustelle gewählt worden. In der zeitgenössischen Abwägung zwischen Arbeitseffizienz und Sicherheit spielte letztere eine vergleichsweise untergeordnete Rolle. Dies zeigt sich daran, dass die Einwände der Gemeinde, dass von den in der Nähe fließenden Bächen Hochwasser drohe, von der Behörde mit der Begründung abgelehnt wurden, dass der Tunnelbau ohnehin Tag und Nacht betrieben werde und daher auch stets des Nachts genügend Leute wach seien, um im Notfall die Schlafenden zu alarmieren.[40] Die Lagepläne und die wenigen erhaltenen Aufnahmen von den Installationsbauten an der Nordseite des Tauerntunnels geben einen Eindruck von den Ausmaßen des in Böckstein zwischen dem Tunnelportal und dem Anlaufbach in Anspruch genommenen Geländes, das durch seine Einengung im Tal mehr den Eindruck eines überdimensionierten Bahnhofes denn eines Wohnlagers macht.[41]

Abb. 3: Postkarte der Barackenstadt im Anlauftal (Quelle: SLA, Fotosammlung, A 2500)

Auch auf der Südseite des Tunnelbaues zeigten sich in dem damals kleinen Ort Mallnitz auf Kärntner Gebiet dieselben Problemstellungen und ‚Lösungen'. In das vor dem Bahnbau kaum 500 EinwohnerInnen zählende Mallnitz zogen für die

40 SLA, Landesausschuss-Sonderfaszikel III 04/12/63. Bericht der k. k. Bezirkshauptmannschaft St. Johann im Pongau vom 06.06.1904.

41 SLA, Landesausschuss-Sonderfaszikel III 04/12/63. Lageplan der k. k. Eisenbahnbauleitung in Schwarzach im Pongau Installationsbauten für die Nordseite des Tauerntunnels in Böckstein vom 15. April 1904. Maßstab: 1:2.880.

Bauarbeiten vor allem Arbeiter aus den südlichen und südöstlichen Gebieten der Monarchie. Wie auf der Salzburger Seite wurden diese zum Teil mit ihren Familien in Barackensiedlungen im sogenannten Hintertal und am Rabisch untergebracht.

Die Barackensiedlung abseits des Ortes in der Nähe des Bauareales situiert, bildete eine eigene, multinationale und vielsprachige kleine ‚Stadt', in der wie im Anlauftal die Bauarbeiter, Ingenieure und alle sonstigen Beschäftigten streng hierarchisch in diversen Wohnbaracken für Familien oder Ledige untergebracht wurden.[42] Der medizinischen Versorgung dienten ein Hauptspital, ein Not- und Infektionsspital. Die Bevölkerungszahl von Mallnitz stieg während der Bauphase auf bis zu 3.000 Menschen an, was eine noch stärkere Bevölkerungszunahme als im Gasteinertal bedeutete.

Die Arbeiterbaracken und -wohnhäuser im Anlauftal

Im Anlauftal sah der früheste Plan als erste Baulichkeiten nur vier Wohnhäuser für Arbeiter, ein Spital, ein Infektionsspital, ein Portier- und Umkleidehaus, Brunnen mit Häuschen sowie zahlreiche Magazine und Gebäude für den Bahnbetrieb vor. Schon bald sollte dieses Lager ganz andere Dimensionen erreichen. Um mit der Erhöhung der Zahl der Beschäftigten Schritt zu halten, war der stufenweise Ausbau des Barackenlagers für insgesamt 1.677 Personen geplant. Besonders der Bad Gasteiner Bürgermeister Karl Straubinger begrüßte diese Ausbaupläne, denn mit dieser „Regelung der Arbeiteraufnahme im Verhältnis zu den vorhandenen Wohnungen sei eine nachhaltige Besserung der jetzt bestehenden unhaltbaren Zustände zu erwarten".[43] Im November 1906 bestand das Lager bereits aus rund 30 Gebäuden (Wohnbaracken), hinzu kamen ein zweites Lager mit neun Baracken, ein Kantinengebäude und Magazinbauten.[44] Im Endausbau umfasste es schließlich 63 Wohnbaracken und zahlreiche Nebenbauten. Die typischen hölzernen Wohnbaracken der Lagerstadt wiesen keinen hohen Komfort auf; nach den Einreichplänen waren sie 25 Meter lang und sechs Meter breit. Die Umfassungswände erhielten eine raue Verschalung mit Deckleisten, innen waren sie mit Gipsdielen verkleidet. Die Abdeckung bestand aus Dachpappe.[45] Diese Baracken wurden nicht nur von ledigen Arbeitern, sondern auch von Familien bewohnt, wobei in acht dieser Wohnbaracken je acht Familien einquartiert waren.[46]

Neben den Baracken wurden auch Arbeiterwohnhäuser für die Unterbrin-

42 Vgl. Glantschnig, Mallnitz, S. 73.

43 SLA, Landesausschuss-Sonderfaszikel III 04/12/63. Protokoll aufgenommen am 26. März 1906 in Badgastein. Gegenstand bildete die Besichtigung der Unterkünfte der beim Tunnelbau in Böckstein beschäftigten Arbeiter sowie der für deren Versorgung mit Trinkwasser und für Spitalspflege bestehenden Einrichtungen.

44 Vgl. SLA, Landesausschuss-Sonderfaszikel III 04/12/63. Projekt für die einfachen und doppelten Arbeiter-Waschhäuser vom 08.11.1906.

45 SLA, Landesausschuss-Sonderfaszikel III 04/12/63. Projekt für die hölzernen Arbeiter-Wohnbaracken Nr. V, VI und VII vom 15.02.1906.

46 SLA, Landesausschuss-Sonderfaszikel III 04/12/63. Schreiben des k. k. Eisenbahnministeriums an die k. k. Eisenbahnbauleitung in Schwarzach vom 31.05.1906.

gung lediger und verheirateter (Fach-)Arbeiter errichtet. Dabei handelte es sich um zweigeschossige Bauten mit einer Länge von rund 28 Metern und einer Breite von rund acht Metern.[47] Vergleichsweise aufwendig war das bereits im Jahr 1906 eingereichte Arbeiterwohnhaus Nr. V. Für verheiratete Facharbeiter gedacht, verfügte dieser von der Baugesellschaft Redlich & Berger errichtete zweigeschossige, 27 Meter lange und elf Meter breite Bau sogar über eigene Kellerabteile. Sowohl durch gute Belichtung als auch durch die solide Bauweise unterschied sich dieses Wohnhaus deutlich von den Wohnbaracken, die den meisten Arbeitskräften zur Verfügung gestellt wurden.[48] Neben den Wohngebäuden entstanden auch diverse sanitäre Anlagen wie Waschküchen und Waschhäuser in Form ebenerdiger Holzbaracken auf Fundamenten.[49]

Die Organisation der medizinischen Versorgung

Nicht nur die Unterbringung der Arbeiter bereitete während der Bauarbeiten Probleme, auch die medizinische Versorgung war in der ersten Zeit, selbst nach damaligen Maßstäben, prekär. Die Firmen und Behörden verließen sich zunächst darauf, dass die medizinische Infrastruktur des Kur- und Tourismusortes Bad Gastein zur Behandlung der Verletzten und Kranken ausreichen würde. Allerdings stellte sich heraus, dass diese Einrichtungen nur in der Nebensaison zur Verfügung standen, da die Arbeiter während der Saison als ‚Störfaktor' für den Fremdenverkehr betrachtet wurden. Bereits zu Beginn des Jahres 1903 beschrieb der *Reichenhaller Grenzbote* anlässlich einer Bauplatzbesichtigung die ungenügende Situation folgendermaßen:

„Seit Beginn der Tunnelarbeiten und Betriebsetzung der Steinbrüche gibt es weder im Anlauftale, noch in Böckstein, weder ein Spital, noch einen Arzt; – und müssen kranke Arbeiter auf allen erdenklichen Vehikeln, als Handwagen, Handschlitten, Fuhrwagen etc. bei oft metertiefen Schnee und empfindlicher Kälte eine Stunde weit nach Bad Gastein gefahren werden. Bisher hat die reiche und musterhaft geleitete Gemeinde Bad Gastein ihre gut eingerichteten Krankenhäuser gerne zur Verfügung gestellt; nun aber die Saison vor der Türe steht, hat sie, und mit Recht, an geeigneter Stelle erklärt, dass sie mit Beginn der Saison weder kranke Arbeiter aufnimmt, noch solche Bad Gastein passieren lässt. Nun hat sich die k. k. österr[eichische] Regierung doch entschließen müssen, für die endliche Errichtung von Kranken-Baracken, sowie für das Engagement eines Arztes Sorge zu tragen."[50]

Im April 1903 reichte die Union-Baugesellschaft daher die Pläne zum Bau eines gemauerten Arbeiterspitals mit einer Kapazität von 17 Betten (maximal 23 Betten) an der Baustelle ein, das noch im selben Jahr in Betrieb ging und im Jahr 1907 um ein Barackenspital mit 32 Betten erweitert wurde, da die Kapazitä-

47 SLA, Landesausschuss-Sonderfaszikel III 04/12/63. Einreichplan „Projekt für zwei Arbeiter-Wohnhäuser zur Unterbringung lediger und verheirateter Arbeiter" vom 15.04.1904 (Maßstab 1:100).
48 SLA, Landesausschuss-Sonderfaszikel III 04/12/63. Projekt für das Arbeiterwohnhaus Nr. V vom 13.12.1905 (Maßstab 1:100).
49 SLA, Landesausschuss-Sonderfaszikel III 04/12/63. Projekt für ein doppeltes Arbeiter-Waschhaus vom 27.09.1906 (Maßstab 1:50).
50 Von der Tauernbahn. In: Reichenhaller Grenzbote, Beilage Nr. 848 (23. April 1903), ohne Seitenzählung.

ten des ersteren nicht mehr ausreichten.[51] Neben diesem Arbeiterspital wurden, ebenfalls 1903, ein Notspital am Tauernweg sowie ein provisorisches Infektionsspital mit elf Betten im Anlauftal als einfache Barackenbauten angelegt.[52]

Bedingt durch die Vielzahl von Unfällen hatten diese Spitalsbauten und die dazugehörige Leichenkammer eine hohe Auslastung zu verzeichnen. Der große zeitliche Druck bei den Arbeiten, die oft schlechten Wetterbedingungen, Steinschlag und Sprengarbeiten – all das und mehr brachte Gefährdungen mit sich. So waren beim Bau des Tauerntunnels insgesamt 684 Verletzte, davon 280 schwerverletzte, und 55 tödlich verunglückte Arbeiter zu beklagen.[53]

Wie aus den Akten hervorgeht, ereigneten sich die meisten schweren Unfälle bei Sprengungen und beim Rollwagenverkehr, die größte Zahl der leichteren Unfälle bei Steinarbeiten (Steinbrüche, Steinverladungen etc.) sowie durch Steinschläge, Abrutschungen und Abstürze. Ein Bericht der Bezirkshauptmannschaft hält fest: „hievon werden daher auch meist Taglöhner (vielleicht mindergeübte Leute) betroffen, während [bei] Professionisten (Mineure, Zimmerleute etc.) Unfälle verhältensmässig seltener sind".[54] Als mit dem absehbaren Ende der Bauarbeiten zu Beginn des Jahres 1909 auf beiden Seiten des Tauerntunnels die Zahl der Arbeitskräfte stark abnahm, gestattete die Kärntner Landesregierung die Verlegung nicht infektiös erkrankter und transportfähiger Arbeiter auch von der Salzburger Seite der Tunnelbaustelle in das Arbeiterspital in Mallnitz, da dieses nur noch schwach ausgelastet war.[55]

Mobilität als Schlüsselfaktor – der Fuhrbetrieb

Ein wichtiges Element für den Baubetrieb stellte der Fuhrwerkverkehr mit täglich Dutzenden von Fahrten dar. Die Lieferungen konzentrierten sich nicht nur auf den Bahn- und Tunnelbau. Das Baumaterial, die Verpflegung für die Arbeiter – alles musste mit hunderten Fuhrwerken tagtäglich und bei jeder Witterung rund 30 Kilometer vom Bahnhof Lend in das Tal nach Böckstein gebracht werden. Auf dem bisherigen Hauptverkehrsweg, der alten Gasteinerstraße, entwickelte sich ein bis dahin unbekanntes Verkehrsaufkommen. So traf etwa für die Errichtung des Angertalviaduktes in nur einem Monat Mate-

51 SLA, Landesausschuss-Sonderfaszikel III 04/12/60. Schriftakt „Tauernbahn – Bau eines Arbeiterspitals". Bezeichnenderweise wurden die Krankenzimmer des Anbaues bereits vor der amtlichen Kommissionierung benutzt. Vgl. SLA, Landesausschuss-Sonderfaszikel III 04/12/62. Protokoll der k. k. Bezirkshauptmannschaft St. Johann vom 03.04.1907 und das „Statut des Spitales der Baukrankenkassa der Bauunternehmung Brüder Redlich & Berger in Böckstein".

52 SLA, Landesausschuss-Sonderfaszikel III 04/12/61. Schriftakt „Tauernbahn – Bau eines Notspitals im Anlauftal".

53 Vgl. Dultinger, Tauernbahn, S. 60. Es ist leider sehr schwierig diese Zahlen in eine Relation zu den insgesamt eingesetzten Arbeitskräften zu bringen. Der Grund dafür liegt in der teilweise hohen Fluktuation gerade bei den am häufigsten von Unfällen betroffenen Hilfsarbeitern. Auch können Mehrfachverletzungen nicht ausgeschlossen werden.

54 SLA, Landesausschuss-Sonderfaszikel III 04/12/59. Bericht der k. k. Bezirkshauptmannschaft St. Johann an die k. k. Landesregierung Salzburg vom 23.05.1904.

55 SLA, Landesausschuss-Sonderfaszikel III 04/12/61. Schreiben der k. k. Landesregierung in Kärnten an die k.k. Landesregierung in Salzburg vom 10.02.1909.

rial im Ausmaß von 76 zehn-tonnigen Eisenbahnwagons an der Bahnstation in Lend ein, das auch in der schlechten Jahreszeit in ungefähr 600 Fuhren, durchwegs mit acht- bis sechzehn Pferden bespannt, zur Baustelle befördert werden musste. Erst als im September 1905 die Tauernbahn-Nordrampe von Schwarzach-St. Veit bis Gastein in Betrieb genommen wurde, konnten die notwendigen Transporte endlich mit der Bahn bis Bad Gastein und von dort mit Hilfe einer Rollbahn nach Böckstein gebracht werden.

Der Fuhrbetrieb sicherte den lokalen Bauern auch durch die Vermietung der eigenen Pferde als Vorspannrösser – sei es für Transporte ab Lend oder im Bereich der Trassenführung Bad Gastein – ein Zubrot, denn die Bahngesellschaft war immer wieder auf die Anmietung von Vorspannpferden angewiesen.

Die Arbeitswelt im Korsett der sozialen Hierarchien

Der Bau des Tauerntunnels erforderte infolge des im Vergleich zu heutigen Tunnelbaustellen geringen Einsatzes von Maschinen eine sehr große Zahl von Arbeitern. Die benötigten Facharbeiter verfügten über spezielle Fähigkeiten und Kenntnisse in der Steinbearbeitung, die oft über Generationen hinweg eingeübt wurden, galt es doch bei den zahlreichen Viadukten, die Steine passgenau zu behauen und zu setzen. Hingegen gaben bei den Hilfsarbeitern vor allem die Kostenfaktoren und ihre leichte Verfügbarkeit in großer Zahl den Ausschlag, da eine so hohe Anzahl an Arbeitskräften vor Ort unmöglich rekrutiert werden konnte. Diese kamen aus vielen Teilen der Monarchie, wobei die meisten der als Hilfskräfte eingesetzten Arbeiter aus den südöstlichen Gebieten der Monarchie stammten (Slowenen, Kroaten, Bosnier und Mazedonier). Die Beschäftigung von Steinmetzen aus Friaul, die eine geschlossene Gruppe für sich bildeten, ging auf eine lange Tradition zurück. Schon seit dem 16. Jahrhundert wurden oberitalienische Arbeiter und Baumeister bei zahlreichen Bauten in den habsburgischen Ländern herangezogen. Diese Handwerker machten sich als Stuckateure, Dekorateure und Maurer einen Namen, neben Wien auch in anderen Teilen der Monarchie, so dass die Barockbaukunst in Österreich untrennbar mit ihnen verbunden ist. Auch in der Gründerzeit kamen die meisten der bei den großen Bauvorhaben (wie etwa an der Südbahn, beim Bau der Votivkirche und des Wiener Rathauses) beschäftigten Arbeiter und Handwerker aus Oberitalien.[56] Bis zu 13 % der Bevölkerung Friauls verließ saisonal oder auf Dauer ihre Heimat, da es keine ausreichenden Beschäftigungsmöglichkeiten für sie gab. Mit ihren Familien, zum Teil in gut organisierten Gruppen, scharten sie sich um ihren jeweiligen Bauherrn (*padrone*), dem sie sich mit einem, meist mündlichen Arbeitsvertrag verpflichteten. Aufgrund ihrer hervorragenden handwerklichen Kenntnisse waren sie gesuchte Arbeitskräfte und auf den meisten Großbaustellen zu finden, so auch auf der Tauernbahnstrecke.[57]

56 Zur Geschichte der Arbeitsmigranten aus Oberitalien und ihren Einsatz beim Bau der Semmeringbahn siehe Allmann, Kehrseite des Mythos, S. 503–508.
57 Vgl. ebd. S. 506.

Während sich diese Facharbeiter und Handwerker eines vergleichsweise hohen Sozialprestiges erfreuten und aufgrund ihrer speziellen Kenntnisse eine bessere Entlohnung erhielten, bildete die überwiegende Mehrzahl der Hilfsarbeiter die unterste Stufe in der sehr rigiden sozialen Hierarchie der Baustelle. Nach dem Prinzip ihrer leichten Ersetzbarkeit eingesetzt und schlechter bezahlt, lastete der Druck der Akkordarbeiten besonders auf ihnen. Sie organisierten sich zumeist nach ethnischen Gruppen und lebten im Gegensatz zu vielen Facharbeitern zumeist ohne Familienangehörige zusammen. Ihre Lebenssituation war vor Ort in viel größerem Ausmaß von Gewalt geprägt, wozu auch die Konflikte zwischen den verschiedenen ethnischen Gruppen, gleichsam als Spiegel der sozialen Spannungen in der Monarchie, beitrugen wie auch die isolierte Situation dieser in ihren jeweiligen Traditionen und Wertvorstellungen lebenden Männergesellschaften.

Ein weiterer Aspekt der Arbeitswelt des Bahnbaues war die starre soziale Hierarchie der dort Beschäftigten. Ingenieure und Beamte, Facharbeiter und Hilfsarbeiter, sie alle lebten in ihrer eigenen, sozial separierten Welt. So verfügten die aus verschiedenen Teilen der Monarchie stammenden Facharbeiter über eigene Küchen, zu denen Hilfskräfte keinen Zugang hatten. Die bereits erwähnten, größtenteils aus Friaul stammenden Steinmetze und Maurer wurden etwa ausnahmslos von friulanischen Köchen in einem eigenen Küchengebäude verpflegt.

Soziale Problemlagen vor Ort

Die zeitgenössische Wahrnehmung der Einheimischen und der regionalen Presse zeigte die Barackenlager zumeist als Ort der Misere, zumal die negativen Aspekte zweifellos stärker fokussiert wurden: die Ghettosituation der Arbeiter in den abgeschiedenen Tälern, die harten Arbeitsbedingungen, die vergleichsweise niedrige Bezahlung vor allem der Hilfsarbeiter und das unbestreitbar große Alkoholproblem. Erschwerend wirkte sich im Laufe der Jahre aus, dass die örtlichen Lebensmittelpreise – im Gegensatz zu den Löhnen – kräftig anstiegen.[58] Die Kombination dieser Faktoren führte mitunter zu gewaltsam ausgetragenen Konflikten. Im Fortschreiten der Bauarbeiten versuchte die Bauleitung eine Konfliktprävention durch eine räumliche Trennung der verschiedenen ethnischen Gruppen zu erreichen. Von Seiten der Baugesellschaft und der Staatsbahnen unternahm man aber so gut wie nichts, um den Arbeitern irgendeine Abwechslung oder soziale Aktivitäten in der (ohnehin karg bemessenen) Freizeit anzubieten. Die Unterbringung der vielen Menschen auf engstem Raum erfolgte bis zum Ende der Arbeiten nach rein organisatorischen Gesichtspunkten, im Hinblick auf eine optimale Ausnutzung der Arbeitskraft. Alkohol blieb somit für viele Arbeiter die einzige ‚Fluchtmöglichkeit', was sich an der Zunahme der Schank-

58 Vgl. Hanns Haas, Arbeiterschaft und Arbeiterbewegung. In: Heinz Dopsch/Hans Spatzenegger (Hg.), Geschichte Salzburgs. Stadt und Land. Band II. Teil 2: Neuzeit und Zeitgeschichte, Salzburg 1988, S. 934–1022, insbes. S. 973.

konzessionen während der Bauphase ablesen lässt. Der ‚Boom' an Wirtshäusern, der den Bau der Tauernbahn begleitete, lässt sich auch am kleinen Ort Mallnitz darstellen, wo am Christi-Himmelfahrts-Tag des Jahres 1900 der Obmann des Ortsschulrates Johann Keuschnig ein Gasthaus eröffnete und die Pfarrchronik noch besorgt notierte, dass dies bereits das dritte Gasthaus in Mallnitz sei. Nur sechs Jahre später (1906) berichten die *Mölltaler Nachrichten*, dass in Mallnitz schon das vierunddreißigste Gasthaus seine Pforten geöffnet habe.[59]

Schließlich trugen auch die Arbeitsbedingungen selbst zu den Spannungen bei. Obwohl die Arbeitszeit formell auf acht Stunden begrenzt war, mussten die Arbeiter, je weiter die Tunnelarbeiten gediehen, stundenlange Hin- und Rückwege von bis zu zwölf Kilometern zu Fuß zurücklegen. Hinzu kam die ständige Gefahr von Arbeitsunfällen.

Arbeiter und Bevölkerung – fremde Lebenswelten

Aus heutiger Sicht ist die Perspektive der Beteiligten von damals mitunter schwer nachzuvollziehen. Die Forschung ist angewiesen auf wenige – oft stark tendenziös gefärbte – Berichte in der damaligen Tagespresse, auf Gerichtsprotokolle und Mitteilungen aus der lokalen Bevölkerung, die wiederum auf Hörensagen – zumeist aus dem familiären Umfeld – beruhen. Trotz der oft dürftigen Quellenbasis deutet vieles darauf hin, dass die vorherrschende Haltung der einheimischen Bevölkerung von Distanz bis hin zu offener Ablehnung gekennzeichnet war. Dies entspricht den Erfahrungen, die man bei allen großen Bahnprojekten des 19. und frühen 20. Jahrhunderts machte. Die meist in größeren Trupps eingesetzten Arbeiter repräsentierten, trotz ihres in den Augen der Einheimischen niedrigen sozialen Status, ein oft selbstbewusstes Proletariat und damit eine Herausforderung für die patriarchalisch geprägte Agrargesellschaft entlang der Bahntrassen. Hinzu kam die Begegnung von teilweise sehr unterschiedlichen Kulturen und Lebenswelten auf Grund der ethnischen Vielfalt der Arbeiterschaft. In einem kleinen Kronland wie Salzburg, mit seiner für die Monarchie eher untypischen ethnischen Monostruktur, erschienen die Arbeiter damit in doppelter Weise ‚fremd': als Proletarier in einer agrarisch geprägten Region und mit ihren Sprachen, Verhaltensweisen und Sozialformen in einer bis dahin ethnisch homogenen Gesellschaft.[60]

Das Verhalten und die Anschauungen der Menschen vor Ort divergierten aber auch je nachdem, ob sie bereits Kontakte mit Arbeitern hatten, und abhängig von den wirtschaftlichen Interessen und der eigenen sozialen Stellung, aber auch vom Informationsstand. Eine große Rolle spielten sehr strikte soziale und kultu-

59 Vgl. Glantschnig, Mallnitz, S. 73.

60 Vgl. Hans Heiss, Tourismus und Urbanisierung. Fremdenverkehr und Stadtentwicklung in den österreichischen Alpenländern bis 1914. In: Alois Niederstätter (Hg.), Stadt – Strom – Straße – Schiene. Die Bedeutung des Verkehrs für die Genese der mitteleuropäischen Stadtlandschaft (Beiträge zur Geschichte der Städte Mitteleuropas 16), Linz 2001, S. 217–246. Aufschlussreich für einen Vergleich ist hierzu die Arbeit von Reinhard Johler, Mir parlen Italiano und spreggen Dütsch piano. Italienische Arbeiter in Vorarlberg 1870–1914 (Schriftenreihe der Rheticus-Gesellschaft 21), Feldkirch 1987.

relle Muster. So fanden etwa Ingenieure und Bahnbeamte während ihres längeren Aufenthalts oft Eingang in die örtliche Honoratiorengesellschaft und in die Vereine, was die örtliche Gesellschaft um neue Anschauungen, kulturelle Praktiken und Lebensformen bereicherte. Das höhere Sozialprestige dieser Techniker und Verwaltungsbeamten, verbunden mit ihrem bürgerlichen Habitus und ihre vergleichsweise geringere Anzahl gestalteten den Umgang zwischen ihnen und der örtlichen Bevölkerung relativ reibungslos. Der Kontakt fand gleichsam auf derselben sozialen Ebene statt. Auch Facharbeiter wie die Steinmaurer und Steinarbeiter wurden von der einheimischen Bevölkerung mehr oder weniger akzeptiert, indem sie fallweise Beziehungen mit ihnen pflegte. Anders verhielt es sich mit der Masse der eingesetzten Hilfsarbeiter. Diesen schlug bestenfalls Gleichgültigkeit, meistens aber große Abneigung von Seiten der Einheimischen entgegen, wobei Verständigungsprobleme und soziale Ablehnung die Hauptgründe dafür gewesen sein dürften. Grundsätzlich waren die Möglichkeiten sozialer Begegnung auf Grund der langen Akkordarbeiten und der Abgelegenheit der meisten Baustellen wie auch der Barackenunterkünfte ohnehin gering. Hinzu kamen die immer wieder detaillierten Berichte in der lokalen Presse über Gewaltausbrüche in den Lagern, die Skepsis, Diskriminierung und Ablehnung förderten.

Zwischen Gefährdungspotential und Schutzbefohlenen – zur Sichtweise der Behörden

Anders als die Einstellung der lokalen Bevölkerung lässt sich die Sichtweise der Behörden vergleichsweise gut an Hand der Aktenüberlieferung rekonstruieren. Es zeigt sich, dass nicht nur die lokale Bevölkerung, sondern auch die Salzburger Behörden in den Arbeitern vor allem einen „lästigen" Zuzug sahen. Allerdings bildete er in den Augen der Verwaltung vor allem ein temporäres Problem, das es als Bestandteil der Baumaßnahmen zu akzeptieren und staatlicherseits zu kontrollieren galt. Aber selbst im amtlichen Schriftverkehr verbargen viele Beamte die weit verbreitete Ablehnung von Arbeitern wie auch von Menschen aus dem Südosten der Monarchie im Allgemeinen nicht.

Dabei mag auch die zunehmende politische Organisierung der Arbeiterschaft in den urbanen und Industriegebieten und ihre Forderung nach gleichem Wahlrecht und gerechteren Lebens- und Arbeitsbedingungen eine Rolle gespielt haben, wodurch sich die Sorge der Salzburger Behörden vor einer politischer Radikalisierung der einheimischen Arbeiterschaft und vor dem Import politischer Konflikte aus anderen Teilen der Monarchie erhöhte. Im konkreten Umgang war die Haltung der Behördenvertreter aber oftmals zwiespältig und nicht zuletzt von ihren jeweiligen Aufgabengebieten abhängig. Während sich die mit der Aufsicht über die gesundheitlichen, sanitären und Wohnverhältnisse befassten Beamten oftmals große Mühe gaben, den Arbeitern wenigstens einen Mindeststandard zu gewährleisten, betrachteten die mit Sicherheitsagenden Betrauten die Zusammenballung von so vielen Menschen allein aus dem Blickwinkel der sozialen und

polizeilichen Kontrolle. Ihre Sichtweise deckte sich mit jener der lokalen Honoratioren und Meinungsführer, die in der Anhäufung so vieler ‚fremder' Arbeiter von vornherein ein Sicherheitsproblem sahen.

Dementsprechend wurde die Gendarmeriepräsenz im Gasteinertal wie auch auf Kärntner Seite in Mallnitz in den Jahren 1902 und 1903 deutlich erhöht[61], nicht zuletzt als Reaktion auf die regelmäßigen Aufforderungen durch die Gemeindevertretungen des Gasteinertals.[62] Die Sicherheitsbehörden reagierten auf die Situation aber auch in spezifischer Weise, etwa durch die zeitweise Zuteilung von sechs der italienischen Sprache mächtigen Gendarmeriebeamten vom Landesgendarmeriekommando in Innsbruck nach Salzburg.[63] Diese sicherheitszentrierte Sichtweise zeigte sich auch im Umgang der Behörden mit Arbeitskonflikten auf der Baustelle. Die häufigste Antwort auf derartige Konflikte bestand im Einsatz des staatlichen Repressionsapparates in Form von Gendarmerie und Militär.[64] So wurde bei dem im Sommer 1907 ausgebrochenen Arbeitskonflikt, als die Mischung aus schlechten Arbeits- und Wohnbedingungen, hohen Lebenshaltungskosten und zahlreichen Unfällen einen kritischen Punkt erreicht hatte, als Reaktion sofort Militär in Marsch gesetzt und zwei Kompanien Infanterie nach Böckstein verlegt. Allerdings gab es neben solchen Machtdemonstrationen auch Bemühungen, den Streik, dessen Ursachen teilweise als legitim anerkannt wurden, nicht zuletzt angesichts des ohnehin deutlich zurückliegenden Zeitplans der Tunnelarbeiten friedlich beizulegen. Die Beiziehung des Landesvertrauensmannes der Gewerkschaften, des sozialdemokratischen Landtagsabgeordneten Josef Proksch, beruhigte die Lage und führte zu einem Abzug des Militärs.[65]

Der schmale Grat der Solidarität – die ambivalente Haltung der Sozialdemokratie und Gewerkschaftsbewegung

Die Beiziehung eines Vertreters der Gewerkschaftsbewegung, der auch Funktionär der Sozialdemokratischen Partei in Salzburg war, zeigt, dass sich die Gewerkschaftsbewegung in Salzburg nach schwierigen Anfangsjahren um 1900 endgültig als politischer Faktor etabliert hatte. Aber der Sozialdemokratischen Partei und der Gewerkschaftsbewegung, die beide jungen Ursprungs waren und im Land Salzburg strukturell bedingt nur langsam und partiell Fuß fassen konnten, fiel der Umgang

61 SLA, Landesregierungsakten (LRA) 1900/09 IX/H/9, Gendarmerie. Siehe auch Sebastian Hinterseer, Bad Hofgastein und die Geschichte Gasteins, Bad Hofgastein 1957, S. 376. Gleichzeitig erfolgte auf der Kärntner Seite die Stationierung von zusätzlichen Gendarmeriebeamten in Mallnitz. Vgl. Glantschnig, Mallnitz, S. 75.

62 Beispielshaft siehe das Schreiben der Gemeindevorstehung Badgastein an die Bezirkshauptmannschaft St. Johann vom 09.06.1908 mit dem Ersuchen um Verstärkung des Gendarmeriepostens, die wie folgt begründet wurde: „In nächster Umgebung des Kurortes Badgastein wohnen ca. 800 Bahn- und Wasserbau-Arbeiter, sowie solche Arbeiter bei den Hausbauten (über 200 im Bau des Hotel de l'Europe – etc.) beschäftigt sind; dazu ziehen häufig auch die Arbeiter aus dem Anlauftale heraus und umschwärmen den Kurort, namentlich an Zahltagen." SLA, LRA 1908 IX/H 10337.

63 Vgl. Mitteilung des k. k. Innenministeriums an den k. k. Landespräsidenten in Salzburg vom 3. Juli 1904. SLA, LRA 1904 IX/H 4605.

64 Vgl. Zimburg, Geschichte, S. 320.

65 Vgl. Haas, Arbeiterschaft, S. 973.

mit den beim Bahn- und Tunnelbau beschäftigten Arbeitern schwer. Denn vor allem die eigenen Mitglieder betrachteten die fremden Arbeiter mit zwiespältigen Gefühlen, die zwischen Solidarität und der Sorge vor Lohndrückerei durch die Konkurrenz schwankten. Diese Haltung wird vor dem Hintergrund der in diesen Jahren in Salzburg geführten Arbeitskämpfe verständlich. Da zwischen 1903 und 1912 die Lebenshaltungskosten in Salzburg um rund 30 % anstiegen[66], reagierte die organisierte Arbeiterschaft verstärkt mit Arbeitskämpfen.[67] Die Folge war, dass die Unternehmerseite den Versuch unternahm, bei Arbeitskämpfen Arbeiter von den Baustellen der Tauernbahn als Streikbrecher einzusetzen.[68] So versuchte die Betriebsleitung der Aluminiumfabrik in Lend, einem der wenigen größeren Industriebetriebe im Land Salzburg[69], anlässlich eines erbittert geführten Streiks im Jahr 1903, italienische Arbeiter von den nahegelegenen Baustellen der Tauernbahn heranzuziehen, was zu gewaltsamen Auseinandersetzungen zwischen Streikenden und Streikbrechern führte.[70] Aufgrund dieser Erfahrungen sah man in der lokalen Gewerkschaftsführung und vermutlich noch mehr in der Arbeiterschaft selbst die vielen Hilfsarbeiter in Gastein und mehr noch die von der Aussicht auf Arbeit angezogenen Arbeitssuchenden als potenzielle Streikbrecher und Lohndrücker. Die angesprochene Ambivalenz zeigt sich nicht zuletzt daran, dass es trotz dieser Konfliktsituation erst die jahrelange Anwesenheit der vielen Arbeiter beim Bau des Tauerntunnels der Gewerkschaftsbewegung ermöglichte, ‚auf dem Land' Fuß zu fassen. Bezeichnenderweise wurde die sozialdemokratische Organisation im Gasteinertal am 1. Mai 1902 in einer Kantine in Böckstein gegründet.[71]

Insgesamt überwog aber auch in der organisierten Arbeiterbewegung eine negative Sichtweise, wie die Übernahme der von der bürgerlichen Presse gepflegten Stereotype von den fremden Arbeitern als „gewalttätigem Haufen" in sozialdemokratischen Organen zeigt. Besonders betont wurde stets die (ethnische) „Fremdartigkeit" der Arbeiter im Gasteinertal. Diese abwertende Sicht findet sich auch in Zusammenhang mit den Streiks auf den Baustellen, die auf Grund der niedrigen Löhne und der harten Arbeitsbedingungen sporadisch auftraten. Der umfangreichste Streik begann beinahe zeitgleich mit dem Durchbruch beim Tauerntunnel am Morgen des 21. Juli 1907. Die Proteste entzündeten sich an den hohen Lebensmittelpreisen, mit denen die (ohnehin niedrigen) Löhne nicht mehr Schritt halten konnten. Zudem hatte sich am Vortag im Stollen ein Arbeitsunfall mit zwei Todesopfern ereignet, und die

66 Vgl. ebd. S. 970.
67 Zu den Arbeitskonflikten in Salzburg siehe Wolfgang Neubacher, Arbeitskonflikte in der Salzburger Wirtschaft 1900–1914. In: Zeitgeschichte 3, 8 (1976), S. 252–260.
68 Vgl. Josef Kaut, Der steinige Weg. Geschichte der sozialistischen Arbeiterbewegung in Salzburg, Wien 1984, S. 48.
69 Das agrarisch geprägte Salzburg hatte strukturbedingt nur eine geringe Industriekonzentration aufzuweisen. Die in Schweizer Besitz befindliche Aluminiumfabrik der Aluminium-Industrie-Aktiengesellschaft Neuhausen in Lend hatte 352 Beschäftigte im Jahr 1905 und war damit einer der größten Betriebe im ganzen Kronland. Vgl. Neubacher, Arbeitskonflikte, S. 257.
70 Vgl. Kaut, Weg, S. 48.
71 Vgl. ebd., S. 47. Getragen wurde diese Bewegung nach dem Wegzug der Bauarbeiter nach Fertigstellung des Tunnels von Bergarbeitern und Eisenbahnern.

kroatischen Arbeiter waren durch das Gerücht alarmiert, dass noch mehr Opfer als die offiziell angegebene Zahl zu beklagen gewesen seien.[72] Die sozialdemokratische *Salzburger Wacht* stellte den Streik – abgesehen von der Anerkennung der berechtigten Lohnforderungen – in ein denkbar negatives Licht:

„daß dies kein Streik, sondern ein Ausbruch jener niederen Leidenschaften ist, welche nur einer Menschenklasse eigen sind, die bar jeder Bildung, von Kindheit auf im Dienste des Kapitals, gleich Lasttiere frohndete. […] Und wo liegt die Schuld? Ist es notwendig, daß man zu derartigen Arbeiten die ungebildetsten Volksstämme des Kontinents, aus weiter Ferne herbeilockt und auf deren Unzurechnungsfähigkeit und Anspruchslosigkeit spekuliert?“[73]

Das Zitat zeigt, dass die so oft postulierte übernationale Arbeitersolidarität im konkreten Lohnkampf bereits an der Landesgrenze endete. Bezeichnenderweise findet sich in einem Artikel über Gewalttätigkeiten unter den mazedonischen Arbeitern im Jahr 1904 eine Einschaltung mit der Forderung: „Achtung! Zuzug von Bauarbeitern nach Salzburg ist strenge fernzuhalten! (Sämtliche Partei- und Gewerkschafts-Blätter werden um Nachdruck dieser Notiz ersucht)“.[74] An dieser sich auf die Befürchtungen der eigenen Anhänger konzentrierenden Politik sollte die (ohnehin schwache) Arbeiterbewegung im agrarisch und deutschnational geprägten Kronland Salzburg weiter festhalten.

Resümee

Nach der feierlichen Eröffnung der Tauernbahnstrecke im Jahr 1909 zogen die meistern der noch verbliebenen Arbeiter weiter: die einen in ihre Heimatregionen, andere auf der Suche nach neuen Beschäftigungsmöglichkeiten. Die materiellen Begleiterscheinungen der langjährigen Bautätigkeit verschwanden schnell, und es schwanden auch die meisten Erinnerungen an die Begleitumstände, mit denen die Moderne auf Schienen Einzug gehalten hatte. Während sich die wirtschaftspolitischen Hoffnungen, die in den Bau der Tauernbahn gesetzt worden waren, in Folge des Ersten Weltkrieges nicht in der erwarteten Weise realisierten und die Tauernbahn erst nach 1945 unter ganz anderen Rahmenbedingungen ihre strukturpolitische Rolle erfüllte[75], hatte deren Bau und seine Folgen das soziale Umfeld der Talgemeinden langfristig verändert. Zuzug von außen, eine sich rasch ändernde Berufsstruktur, Intensivierung des Kurtourismus, um nur einige Aspekte zu nennen, griffen in das soziale Ensemble der Bevölkerung und ihre Lebensweise ein.

Können uns die Erfahrungen aus dieser seit langem vergangenen Epoche des Eisenbahnbaues heute – über das historische Interesse hinaus – von Nutzen sein? In einer Zeit, in der auf das nachlassende Wirtschaftswachstum mit verstärkten Forderungen nach großen Infrastrukturmaßnahmen zur Konjunkturbelebungen

72 Salzburger Chronik (22. Juli 1907), S. 5 und 7.
73 Salzburger Wacht 9, 164 (1907), S. 4.
74 Salzburger Wacht (22. April 1904), S. 2.
75 Vgl. Werner Feichtinger, Die verkehrsgeographische Rolle der Tauernbahn nach 1945, Hausarbeit aus Geographie Universität Salzburg 1977.

reagiert wird, lohnt es sich, in Erinnerung zu rufen, dass große Infrastruktur nicht nur die Umsetzung abstrakter Pläne zur Intensivierung von ökonomischen Austauschprozessen und damit einer erhofften Wachstumssteigerung darstellen. Sie wirken unvermeidlich auch auf die davon betroffenen Gesellschaften, denn Austauschprozesse beschränken sich ihrer Natur nach nicht auf rein technisch-ökonomische Aspekte. Auf dieser scheinbar ‚simplen' Erkenntnis – die dennoch allzu oft in Planungen ‚ausgeblendet' wird – aufbauend, ermöglicht uns die Beschäftigung mit derartigen soziokulturellen Fragestellungen gerade in der sensiblen Alpenregion für die immer drängender werdenden divergierenden Nutzungsanforderungen[76] vielleicht zu besseren Strukturen und Problemlösungen zu gelangen, ganz im Sinne von Roger Sablonier.[77] Denn die ‚Soziodiversität' der heutigen Gesellschaften in den Alpen ist eine Pluralität, die nicht zuletzt aus derartigen Eingriffen im Zuge des „Einbruchs der Moderne" seit dem 19. Jahrhundert entstand und sich seither fortsetzt. Die kritische Auseinandersetzung mit dem Handeln im Zuge dieses Modernisierungsprozesses könnte somit auch für die Wahrnehmung gegenwärtiger Prozesse als Orientierungshilfe dienen.

Alfred Werner Höck, Politica delle infrastrutture e migrazione di lavoratori: il caso della costruzione del tunnel dei Tauri nel Salisburghese (1901–1909)

Nella seconda metà del XIX secolo le disparità a livello regionale nello sviluppo socio-economico dell'Austria-Ungheria diventarono un tema sempre più discusso. Aumentarono le richieste di potenziare le infrastrutture di trasporto per collegare le aree alpine della monarchia con il porto di Trieste. Negli anni a cavallo tra i due secoli il governo austriaco, sotto il primo ministro Ernest von Koerber, decise finalmente di realizzare questi progetti. Al centro vi era la costruzione di ben cinque linee ferroviarie alpine, tra cui quella dei Tauri.

Fondamentale per questa nuova ferrovia era il tunnel dei Tauri, che fu realizzato tra i *Länder* del Salisburghese e della Carinzia per una lunghezza complessiva di circa 8,5 km. L'opera richiese un enorme numero di lavoratori perché allora la tecnica di costruzione di gallerie impiegava una quantità assai minore di macchine rispetto ad oggi. Dato che in loco sarebbe stato impossibile reclutare un numero così enorme di manovali, essi provennero da diverse parti della

76 Die Literatur zu Fragen der verschiedenen Nutzungsanforderungen im Alpenraum ist inzwischen geradezu unüberschaubar geworden und selbst ein Spiegel der Heterogenität ebendieser Anforderungen. Zur Rolle des Verkehrs und der Verkehrsgeschichte in diesem Komplex sei (einführend) auf den Sammelband von Christoph Neubert/Gabriele Schabacher (Hg.), Verkehrsgeschichte und Kulturwissenschaft. Analysen an der Schnittstelle von Technik, Kultur und Medien, Bielefeld 2013 hingewiesen. Aus kritischer Perspektive den Zusammenhang zwischen Verkehr und Umwelt herstellend siehe Winfried Wolf, Verkehr, Umwelt Klima. Die Globalisierung des Tempowahns, Wien 2007.

77 Roger Sablonier, Alpenforschung aus Sicht des Historikers. In: Histoire des Alpes/Storia delle Alpi/Geschichte der Alpen 1 (1996), S. 57–61, hier 58.

monarchia. I lavoratori ausiliari erano soprattutto sloveni, croati, bosniaci e macedoni. Uno dei problemi più grandi fu il loro alloggiamento che fu risolto con l'allestimento, a grande distanza dagli insediamenti, di una misera "baraccopoli" (come fu chiamata con disprezzo dalla popolazione locale), insieme alle necessarie infrastrutture. Anche l'assistenza medica fu inizialmente precaria. Le ditte e le autorità avevano calcolato che per la cura dei feriti e dei malati sarebbero bastate le infrastrutture mediche della località di cura e soggiorno turistico di Bad Gastein. Tuttavia queste strutture avevano disponibilità solo nella bassa stagione e quindi si dovettero realizzare appositi ospedali.

A fronte della "ghettizzazione" degli operai, delle dure condizioni di lavoro e dei salari relativamente bassi, soprattutto per la manodopera ausiliaria, si registrò nel corso degli anni un marcato innalzamento dei prezzi a livello locale. Né i responsabili della società costruttrice né quelli della Ferrovia statale intrapresero alcuna misura per offrire ai lavoratori attività ricreative o sociali nel tempo libero, che era comunque scarso.

L'atteggiamento della popolazione locale oscillò tra la distanza e l'aperta avversione, in modo analogo a quanto avvenne in occasione di tutte le più grandi realizzazioni ferroviarie del XIX e degli inizi del XX secolo. Dalla popolazione locale i lavoratori, perlopiù ingaggiati in grandi gruppi, venivano percepiti soprattutto per il loro basso status sociale, ma essi rappresentavano comunque un proletariato consapevole in netto contrasto con la società agricola di stampo patriarcale. Si aggiungeva, inoltre, l'incontro con culture e sistemi valoriali talvolta profondamente diversi a causa della varietà etnica dei lavoratori. In un piccolo *Kronland* come il Salisburghese, con la sua monostruttura etnica assai atipica nel contesto della monarchia, essi risultavano dunque doppiamente 'estranei'.

Nella prassi l'atteggiamento dei rappresentanti delle autorità risultò spesso discordante e condizionato dai rispettivi ambiti di competenza. Ad esempio, i funzionari incaricati del controllo sulle condizioni di salute, sanitarie e abitative mostrarono spesso grande impegno per garantire ai lavoratori almeno degli standard minimi. Al contrario quelli responsabili delle questioni legate alla sicurezza considerarono la concentrazione di così tante persone solo nell'ottica del controllo sociale e poliziesco. Tale prospettiva incentrata sulla sicurezza caratterizzò anche la gestione da parte delle autorità dei conflitti di lavoro sul cantiere. La risposta più frequente a tali conflitti si risolse nell'impiego dell'apparato di repressione dello Stato.

Il partito socialdemocratico e il movimento sindacale erano nati da poco e la loro penetrazione nel Salisburghese era lenta e limitata. Ciò spiega le loro difficoltà nel confronto con i lavoratori dei cantieri ferroviari e del tunnel. Esse vanno inoltre interpretate nel contesto delle lotte sindacali di quegli anni nel Salisburghese, nate dalla reazione delle organizzazioni dei lavoratori all'innalzamento del costo della vita (circa del 30% dal 1903 al 1912). Una delle conseguenze fu che, in occasione di scioperi, gli imprenditori cercarono di ingaggiare i lavoratori della ferrovia dei Tauri come crumiri.

Die Brennerautobahn als Infrastruktur für Verkehr und Transit: Zur Entgrenzung geografischer Verkehrsräume im Zeitraum ihrer Realisierung[1]

Magdalena Pernold

Die Erschließung der Alpen durch diverse Verkehrsinfrastrukturen förderte die Interaktion im Alpenraum und integrierte die BewohnerInnen dieses Gebietes zunehmend in allgemeinere ökonomische, soziale und kulturelle Prozesse. In der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts führten die neu errichteten Autobahnen als infrastrukturell unangefochtenes Leitmedium[2] zur Entgrenzung geografischer Verkehrsräume sowie zur Intensivierung vielfältiger Kommunikations-, Austausch- und Transferprozesse.[3]

Die transnationale Brennerautobahn – erbaut zwischen 1959 und 1974/1975 – ist die wichtigste Nord-Süd-Achse über die Zentralalpen und teilt sich auf in die von Innsbruck bis zum Brenner reichende A13 (36 km) sowie in die weiter bis nach Modena führende A22 (313 km). Die Brennerautobahn war infolge des verstärkten Waren- und Personenaustausches für den gesamten Alpenraum eine maßgebliche Verkehrsinfrastruktur. Ihre insbesondere auf regionaler Ebene hervorgerufenen Auswirkungen lassen sich mit jenen der 1867 fertiggestellten Brennereisenbahn vergleichen. Entsprechend prägte diese Autobahn Tirol und Südtirol als direkt an der Brennerlinie liegende Gebiete überaus stark, welche im vorliegenden Beitrag als exemplarische Beobachtungsräume für den Zeitraum der Realisierung empirisch untersucht werden. Dieser regionalgeschichtliche Ansatz vollzieht bei der Analyse einen Perspektivenwechsel von den nationalen hin zu den regionalen beziehungsweise lokalen Akteuren, wenngleich die oberste Autobahnzuständigkeit auf nationaler Ebene lag.

Die Brennerstraße war ab der zweiten Hälfte der 1950er Jahre zunehmend überlastet, weshalb die nationalen, regionalen und supranationalen Akteure[4] aus ökonomischen und verkehrspolitischen Gründen die Verwirklichung einer leistungsfähigen Autobahn als zwingend notwendig erachteten. Selbst die politisch aufgeladene Situation in den untersuchten Gebieten verzöger-

1 Der vorliegende Aufsatz fußt auf Erkenntnissen der 2016 im transcript Verlag erschienenen Publikation „Traumstraße oder Transithölle? Eine Diskursgeschichte der Brennerautobahn in Tirol und Südtirol (1950–1980)“, in der die Thematik wesentlich umfangreicher und vertiefter darstellt wird.

2 Vgl. Dirk van Laak, Infra-Strukturgeschichte. In: Geschichte und Gesellschaft 27, 3 (2001), S. 367–393, hier S. 368.

3 Vgl. Reiner Ruppmann, Das System der Autobahnen und ihre kulturellen Mythen. In: Ralf Roth/Karl Schlögel (Hg.), Neue Wege in ein neues Europa. Geschichte und Verkehr im 20. Jahrhundert, Frankfurt a. M./New York 2009, S. 338–360, hier S. 338.

4 Alle Entscheidungsträger waren männlich, weshalb im vorliegenden Artikel auf gegenderte Formen verzichtet wird.

te die Realisierung nicht. Aus den Sitzungsprotokollen des Komitees für die Förderung des Brennerverkehrs mit Sitz an der Bozner Handelskammer ist nachweisbar, dass erst nach 1955 der Autobahnbau auf regionaler Ebene von den Akteuren aus Wirtschaft und Politik massiv gefordert wurde, während vorher eine Modernisierung der Brennereisenbahn (zum Beispiel durch eine Untertunnelung des Brenners) vordringlicher schien.[5]

Untersucht werden soll für den Zeitraum der zweiten Hälfte der 1950er und der 1960er Jahre die Frage, inwieweit die Brennerautobahn während ihrer Realisierung die geografischen Verkehrsräume Tirol und Südtirol entgrenzte, diverse Kommunikations-, Austausch- und Transferprozesse vorantrieb und welche symbolische sowie diskursive Aufladung konstituiert wurde.

Während bislang technische Publikationen über die Brennerautobahn gegenüber Untersuchungen von HistorikerInnen[6] bei Weitem überwogen, orientiert sich dieser Beitrag an den aktuellen Entwicklungen in der sogenannten „Neuen Verkehrsgeschichte"[7] und geht dabei Grenzen und Disziplinen überschreitend sowie größere Zeitabschnitte analysierend vor.[8] Für einen multiperspektivischen Blick auf eine der größten Transitinfrastrukturen in den Alpen werden heterogene Quellen wie regionales und kommunales Behördenschriftgut sowie weit verbreitete regionale Tageszeitungen analysiert.

Die Brennerautobahn schien in den untersuchten Gebieten im Realisierungszeitraum Fortschritt und Wettbewerb zu garantieren und entwickelte sich von dieser stabilen Wirklichkeitskonstruktion[9] gegen Ende des

5 Vgl. Archiv der Handelskammer Bozen (AHBz), Komitee für die Förderung des Brennerverkehrs/Comitato promotore per i traffici del Brennero – Protokolle/Verbali (1949–1959), Kat. – Klasse 16.5, Sitzungsprotokoll Nr. 11 der Sitzung in der Handelskammer von Trient, 22.01.1955, S. 7; ebd., Sitzungsprotokoll Nr. 13 der Sitzung in der Handelskammer von Trient, 03.11.1955, S. 9.

6 Siehe dazu exemplarisch: Wolfgang Meixner, „Brücken nach dem Süden". 50 Jahre Debatten über den Brennerverkehr. In: Klaus Brandstätter/Julia Hörmann (Hg.), Tirol-Österreich-Italien. Festschrift für Josef Riedmann zum 65. Geburtstag (Schlern-Schriften 330), Innsbruck 2005, S. 469–482; Valentina Bergonzi, Die Verkehrsinfrastruktur zwischen Aufschwung und Widerständen. In: Andrea Leonardi (Hg.), Die Region Trentino-Südtirol im 20. Jahrhundert, Band 2: Wirtschaft. Die Wege der Entwicklung, Trient 2009, S. 253–267; Andrea Giuntini, Boom e infrastrutture a Modena. La Camera di Commercio e l'autostrada del Brennero (Materiali di discussione 494), Modena-Reggio Emilia 2005, <http://www.dep.unimore.it/materiali_discussione/0494.pdf>, (24.07.2016).

7 Colin Divall/George Revill, Cultures of Transport. Representation, Practice and Technology. In: The Journal of Transport History 26, 1 (2005), S. 99–111; Michael Freeman, ‚Turn if you want to'. A Comment on the ‚Cultural Turn' in Divall and Revill's ‚Cultures of Transport'. In: The Journal of Transport History 27, 1 (2006), S. 138–149; Colin Divall/George Revill, No turn needed. A Reply to Michael Freeman. In: The Journal of Transport History 27, 1 (2006), S. 144–149; John Walton, Transport, Travel, Tourism, Mobility: a Cultural Turn? In: The Journal of Transport History 27, 2 (2006), S. 129–134. Siehe auch: Reiner Ruppmann, The Development of the European Highway Network: a Literature Survey of Studies on Highway History in European Countries. In: Ralf Roth/Colin Divall (Hg.), From Rail to Road and Back Again? A Century of Transport Competition and Interdependency, Farnham/Burlington 2015, S. 275–313, hier S. 282.

8 Siehe exemplarisch: Roth/Divall, From Rail to Road; Ruud Filarski (in Zusammenarbeit mit Gijs Mom), Shaping Transport Policy. Two Centuries of Struggle between Public and Private Sector. A Comparative Perspective, Den Haag 2011; Ruppmann, System, S. 339.

9 Nach der historischen Diskursanalyse entspricht die Naturalisierung eines Diskurses einer allgemein geteilten und nicht in Zweifel gezogenen Wahrnehmung zu einer gewissen Zeit, die nur durch Überschreitungen und Verschiebungen von Diskursgrenzen hinterfragt wird. Achim Landwehr, Historische Diskursanalyse, Frankfurt a. M./New York 2008, S. 127–130; Marian

Untersuchungszeitraums zu einer grundlegend gewandelten und wiederum allgemein geteilten diskursiven Wahrnehmung. Dies charakterisierten unterschiedliche, thematisch überwiegend einheitliche Themenstränge, die sich in Tirol und Südtirol zum Teil stark unterschieden und langfristig die kollektive Imagination der Brennerautobahn prägten. Sie waren durch die diskursiven Grenzen reglementiert, aber keineswegs determiniert.[10] Im Folgenden wird auf die einzelnen Themenstränge genauer eingegangen.

In den 1950er Jahren war es in keiner Weise sicher, dass die Autobahn in freier Trasse über den Brenner führen würde. Es gab vielmehr Diskussionen um die Realisierung einer Untertunnelung, die medial aufgrund des allgemein herrschenden Fortschrittsglaubens großes Echo fanden. Besonders der ehemalige österreichische Handelsminister Dr. Guido Jakoncig[11] sowie der holländische Geologe Dr. Robert Weynschenk[12] bewarben bis in die 1960er Jahre hinein eine Untertunnelung, vertraten jedoch teilweise divergierende Positionen bezüglich der besten Vorgangsweise. Die Entscheidungsträger auf nationaler Ebene lehnten aber einen Tunnel unter den Pass hindurch ab.

Die ‚Gefahr' der Umfahrung

Seit Beginn der 1950er Jahre bis gegen Ende des Untersuchungszeitraums legitimierten die Akteure nördlich und südlich des Brenners die Notwendigkeit einer Verwirklichung der Brennerautobahn mit der sogenannten „Gefahr der Umfahrung", bei der sie gemeinsam gegen die als „böse" bezeichnete Schweiz auftraten. Deren Autobahnvorhaben, die eine wintersichere Nord-Süd-Verbindung über die Alpen durch Tunnelbauten – unter den San Bernardino, den Großen St. Bernhard und den Gotthard – garantierten, wurden in Tirol und Südtirol beargwöhnt. Es wurde betont, dass die Brennerroute seit dem Bestehen des Eisernen Vorhangs und aufgrund des starken Verkehrsaufkommens auf der Brennerlinie durch Verkehrsverlagerungen in Richtung Westen in eine Randlage gedrängt worden sei. So warnte beispielsweise Nationalrat Dr. Josef Fink, Obmann der Sektion Fremdenverkehr in der Tiroler Handelskammer, auf der Vollversammlung dieser Institution am 29. Mai 1957, dass Tirol bei weiterer Untätigkeit „rettungslos umfahren" und der Verkehr unwiederbringlich abgelenkt werden würde.[13] Südlich des

Füssel/Tim Neu, Diskursforschung in der Geschichtswissenschaft. In: Johannes Angermuller u. a. (Hg.), Diskursforschung. Ein interdisziplinäres Handbuch, Band 1: Theorien, Methodologien und Kontroversen (DiskursNetz 1), Bielefeld 2014, S. 145–161.

10 Vgl. Landwehr, Diskursanalyse, S. 110 f.

11 Siehe exemplarisch: [Guido] Jakoncig, Brennertunnel weder notwendig noch sinnvoll? Opposition gegen dieses Projekt geht von den gleichen einflußreichen Stellen aus. In: Tiroler Tageszeitung 269 (19.11.1964), S. 5 und 270 (20.11.1964), S. 5.

12 Siehe exemplarisch: Robert Weynschenk, Brennerautobahn und Brennertunnelprojekt. Die EWG-Handelsinteressen mit Italien über den Brenner. Stellungnahme zum Artikel „Soll Tirol kaltgestellt werden?" von Chefredakteur Dr. Nayer in der „Tiroler Tageszeitung". In: Alto Adige 66 (27.02.1964), S. 8.

13 Verhandlungen der Kammer der gewerblichen Wirtschaft für Tirol (KgWT), Protokoll über die 5. geschäftsordnungsmässige Kammervollversammlung der KgWT am 29. Mai 1957, 10 Uhr im

Brenners wurden derartige Aussagen ebenfalls getätigt, beispielsweise in einer Publikation aus dem Jahr 1958 vom nachmaligen Projektanten der italienischen Brennerautobahn Guido de Unterrichter, dass eine Verkehrsumleitung jahrzehntelang unwiderruflich sei.[14]

Es gibt bei diesem Themenstrang eine gewisse Kontinuität zu jenem, der ab den 1840er Jahren die Umfahrung des damaligen Tirol bei einer nicht erfolgenden Realisierung der Brennereisenbahn vorhersagte. Gerade durch die Bahnprojekte benachbarter Gebiete würde das eigene Land wirtschaftlich geschädigt werden und Tirol seine Vorrangstellung im Nord-Süd-Verkehr verlieren.[15] Wie der Wirtschaftshistoriker Andrea Bonoldi bewies, wurde dieser Diskurs des 19. Jahrhunderts wiederum von jenem in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts geprägt, als im damaligen Tirol vor einer Verkehrsablenkung in Richtung Schweiz mit negativen Folgen für die Region gewarnt wurde.[16]

Die „europäische" Autobahn

Die Wahrnehmung der Brennerautobahn als „europäische" und verbindende Fernstraße unterschied sich beträchtlich in Tirol und in Südtirol. Auf realer Ebene trug sie als große europäische Nord-Süd-Achse (Teil der Europastraße E6) zu einer verbesserten Verkehrserschließung in Europa bei. Darüber hinaus galt sie als eine Infrastruktur, die Staatsgrenzen überwand, die Einigung Europas vorantrieb und eine friedliche sowie wirtschaftlich gesicherte Zukunft garantierte. Am deutlichsten manifestierte sich dieser Aspekt in der sogenannten „Europabrücke", die auf der A13 die Gemeinden Schönberg und Patsch verbindet und das höchste Bauwerk der gesamten Autobahn ist. Dieser Name wurde ihr beim feierlichen und medial stark beachteten Spatenstich am 25. April 1959 vom österreichischen Bundesminister für Handel und Wiederaufbau Dr. Fritz Bock und vom Tiroler Landeshauptmann Dr. Hans Tschiggfrey verliehen. Zuvor war sie lediglich als „Sillbrücke III" bezeichnet worden. Die neue Bezeichnung verknüpfte in semantischer Hinsicht die Begriffe „Europa" und „Brücke" als Symbole für Dialog, Kooperation und Völkerverständigung. Nach der Überwindung zerstörerischer Konflikte ermögliche diese europäische Geisteshaltung die erhoffte friedliche Zukunft in einem geeinten Europa. Minister Bock betonte die Rolle Österreichs als Brückenbauervolk für Europa:

Parterresaal der Tiroler Handelskammer, Innsbruck, Meinhardstraße 14, Innsbruck 1957, S. 8.

14 Guido de Unterrichter, Die Brenner-Autobahn (Comitato Piani – Vie di Comunicazione della Regione Trentino-Alto Adige), Trient o. J. [1958], S. 13.

15 Vgl. Georg Zwanowetz, Das Straßenwesen Tirols seit der Eröffnung der Eisenbahn Innsbruck–Kufstein (1858). Dargestellt unter Berücksichtigung der regionalen Bahnbaugeschichte (Tiroler Wirtschaftsstudien 11), Innsbruck 1986, S. 102 f.; Meixner, Brücken, S. 472.

16 Andrea Bonoldi, La fiera e il dazio. Economia e politica commerciale nel Tirolo del secondo Settecento (Collana di monografie. Società di Studi Trentini di Scienze Storiche 61), Trient 1999, S. 158.

„Wir sind […] glücklich, daß wir in diesen Tagen diesen Straßenbau in Angriff nehmen können, weil wir Österreicher sinnfällig zum Ausdruck bringen wollen, daß wir durch diesen Straßenbau beitragen wollen, im technischen Sinne die Völker einander näher zu führen und dort, wo Spannungen bestehen, auch solche zu beseitigen."[17]

Dieses Bekenntnis Österreichs zu Freiheit und Menschenwürde sowie zu einem vereinten Europa bezeuge für nachfolgende Generationen die Tatkraft und den Mut der Zeitgenossen.[18] Derartige Aussagen wiederholten sich in der Folgezeit oft und trugen zu einer breiten Identifikationsbasis in der regionalen Bevölkerung sowie bei den Touristen bei. Die Europabrücke wurde als Zeichen des Wiederaufbaus und der Identitätsfindung Österreichs medial stark vermarktet und hatte hohen Wiedererkennungswert. Die zeitgenössischen Akteure gaben keine genaue Definition des Begriffs „Europa", konnten sich aber durch die politisch unverfängliche Brennerautobahn subtil an die westeuropäischen Länder anlehnen und sich von den Warschauer-Pakt-Staaten distanzieren. Österreich vermochte dadurch das Neutralitätsgebot sanft zu unterlaufen. Die Alpenrepublik war zwar nicht Teil der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (EWG), näherte sich jedoch durch die Verkehrspolitik an die EWG-Mitgliedsstaaten an, sodass die Verkehrsinfrastruktur auf Tiroler Seite als „europäische Mission des Landes"[19] in einer Phase beginnender europäischer Zusammenarbeit nach der EWG-Gründung erachtet wurde. Die Realisierung der Autobahn entsprach dabei einer „Konzession an die Integrationsinteressen Österreichs in Bezug auf ein vereintes Europa"[20], und insbesondere die Verwirklichung der Europabrücke verdeutlichte dies „auf architektonisch-künstlerische Weise".[21]

Die Medien berichteten in hohem Maße über die Eröffnung des ersten Abschnitts der Autobahn zwischen Innsbruck Süd und Schönberg samt der Europabrücke am 17. November 1963, wobei in den unzähligen Festansprachen vielfach auf den europäischen Themenstrang Bezug genommen wurde. Prälat Alois Stöger, der als Abt von Wilten die Europabrücke weihte, bezeichnete deren Namensgebung aufgrund der Lage Tirols im Herzen Europas als gut gewählt und betonte die Wichtigkeit des Bauens an Europa nicht nur in politischer, ökonomischer und technischer, sondern auch in geistiger Hinsicht:

17 H. O., Erster Spatenstich für die „Europa-Brücke". Die Autobahnbrücke über das Silltal wird 90 Millionen Schilling kosten – 1,942 Milliarden Schilling für Autobahnbau in Österreich. In: Tiroler Nachrichten 96 (27.04.1959), S. 3; Baubeginn der „Europa-Brücke". Spatenstich für das erste Teilstück der Tiroler Autobahn. In: Tirols gewerbliche Wirtschaft 18/19 (02.05.1959), S. 2–4.

18 Vgl. Baubeginn der „Europa-Brücke", S. 2–4; O., Erster Spatenstich, S. 3.

19 Martin Achrainer/Niko Hofinger, Politik nach „Tiroler Art – ein Dreiklang aus Fleiß, Tüchtigkeit und Zukunftsglaube". Anmerkungen, Anekdoten und Analysen zum politischen System Tirols 1945–1999. In: Michael Gehler (Hg.), Tirol. „Land im Gebirge". Zwischen Tradition und Moderne (Geschichte der österreichischen Bundesländer seit 1945/Schriftenreihe des Forschungsinstitutes für politisch-historische Studien der Dr.-Wilfried-Haslauer-Bibliothek 6/3), Wien/Köln/Weimar 1999, S. 27–136, hier S. 83.

20 Vgl. Meixner, Brücken, S. 482.

21 Michael Gehler, Der Brenner: Vom Ort negativer Erfahrung zum historischen Gedächtnisort oder zur Entstehung und Überwindung einer Grenze in der Mitte Europas (1918–1998). In: Ders./Andreas Pudlat (Hg.), Grenzen in Europa (Historische Europa-Studien. Geschichte in Erfahrung, Gegenwart und Zukunft 2), Hildesheim/Zürich/New York 2009, S. 145–182, hier S. 172.

„Eine solche europäische Gesinnung ist noch nicht wirksam. Das erleben wir in der tragischen Situation von Südtirol. Wenn die europäische Idee wirksam wäre, dann könnten diese Dinge im Herzen Europas nicht geschehen. Das Südtirolproblem kann nur in diesem europäischen Geist gelöst werden. Wenn Europa seine Aufgabe an der Menschheit erfüllen soll, dann muß jede Nation, jedes Volk in Europa radikal umdenken. Wir müssen zuerst alle europäisch denken und dann national. Europäisch denken, heißt Opfer bringen. […] Technik und Fleiß des österreichischen Volkes haben die Europabrücke geschaffen. Nun muß von einer Nation zur anderen die geistige Europabrücke gebaut werden."[22]

Festredner Minister Bock verwies ebenfalls auf die besondere Lage des Bauwerks und seine überragende Symbolkraft für ein stärkeres Miteinander in Europa, da Straßen und Brücken die Aufgabe Tirols und Österreichs einer Grenzen überwindenden Verbindungsfunktion übernehmen würden.[23] Der Tiroler Landeshauptmann Eduard Wallnöfer betonte in seiner Ansprache ebenfalls, dass die erhoffte Einigung Europas glücken möge, und führte dabei Folgendes aus: „Die Europabrücke steht da wie eine Einladung nach Süden und nach Norden, die uralte Verkehrsverbindung über die Alpen am Brennerpaß, mitten im Herzen Europas, den Erfordernissen der heutigen Zeit entsprechend neu zu gestalten."[24]

Daraufhin gab der österreichische Bundeskanzler Dr. Alfons Gorbach die Europabrücke durch das Durchschneiden des in rot-weiß-roten Farben gehaltenen Bandes mit den Worten „Verbinde in Frieden und Freiheit die Völker Europas hüben und drüben!"[25] für den Verkehr frei. Gemäß ihrem Namen solle sie zur Verständigung der Völker in einem friedlichen und vereinigten Europa beitragen.[26] Wörtlich äußerte er: „Wir Österreicher fühlten seit eh und je eine völkerverbindende Aufgabe. Es möge der Geist dieser Mission, die wir in uns fühlen, durch dieses Werk ihren symbolischen Ausdruck finden."[27]

In Tirol wurde zudem das pflichtbewusste und verantwortungsvolle Einstehen Österreichs für Europa durch seine Opfer (zum Beispiel in finan-

22 Und nun die geistige Europabrücke bauen! Abt Stöger rief auf zur christlich-europäischen Gesinnung. In: Der Volksbote 47 (23.11.1963), S. 8. Siehe auch: Europabrücke wurde gestern dem Verkehr übergeben. Feierliche Weihe durch Abt Stöger von Wilten und festliche Eröffnung durch Bundeskanzler Gorbach. In: Dolomiten 264 (18.11.1963), S. 3.

23 Vgl., „Verbinde in Frieden und Freiheit die Völker Europas". Bundeskanzler Dr. Alfons Gorbach eröffnete gestern die Europabrücke und gab damit den Verkehr auf dem ersten Teilstück der Brennerautobahn zwischen Innsbruck und Schönberg frei. In: Tiroler Tageszeitung 267 (18.11.1963), S. 3; Ein Festtag für das ganze Land. Die Europabrücke zwischen Patsch und Schönberg wurde gestern feierlich geweiht und damit das erste Teilstück der Autobahn von Innsbruck zum Brenner dem Verkehr übergeben – Hohe Festgäste und an die 30.000 Menschen waren aus diesem Anlaß gekommen. In: Tiroler Nachrichten 267 (18.11.1963), S. 1–2; Europabrücke wurde gestern, S. 3; Stolz prangt das Symbol der Einheit Europas über der Sillschlucht. Die Europabrücke zwischen Patsch und Schönberg wurde am Sonntag feierlich geweiht und damit das erste Teilstück von Innsbruck bis Schönberg dem Verkehr übergeben. In: Tiroler Bauernzeitung 47 (21.11.1963), S. 2.

24 Tiroler Landesarchiv (TLA), Amt der Tiroler Landesregierung Präsidium III (ATLR Praes III), Autobahn und Europabrücke Eröffnung (1963), [Ansprache des Landeshauptmannes von Tirol Eduard Wallnöfer bei der Eröffnung der Europabrücke], 17.11.1963, S. 5.

25 Verbinde in Frieden, S. 3. Siehe auch: Ein Festtag für das ganze Land, S. 1–2; Stolz prangt das Symbol, S. 2.

26 Vgl. Verbinde in Frieden, S. 3; Europabrücke wurde gestern, S. 3. Siehe auch: Ein Festtag für das ganze Land, S. 1–2; Stolz prangt das Symbol, S. 2.

27 Stolz prangt das Symbol, S. 2. Siehe auch: Europabrücke wurde gestern, S. 3; Verbinde in Frieden, S. 3.

zieller Hinsicht) beim Autobahnbau hervorgehoben. Derartige Aussagen tätigten im Untersuchungszeitraum beispielsweise die Mitarbeiter der Tiroler Landesbaudirektion, die für viele Publikationen mit positivem Grundton gegenüber der Autobahn verantwortlich zeichneten. So erklärte Oberbaurat Diplom-Ingenieur Leo Feist anlässlich des 25. Österreichischen Straßentages in Innsbruck, der von der Österreichischen Gesellschaft für Straßenwesen mit Unterstützung des Landes Tirol vom 20. bis 22. Mai 1963 abgehalten wurde:

„Österreich hat durch die Fertigstellung des Teilstückes Innsbruck-Schönberg einen beachtlichen Beitrag für die Entlastung des großen europäischen Nord-Südverkehrs über den Brennerpass geleistet und ein gewaltiges Opfer für die europäische Verkehrsintegration gebracht. Es ist zu hoffen, dass Europa dies auch anerkennen wird."[28]

Demgemäß solle Europa die in seinem Vortrag nicht konkretisierten österreichischen Opfer würdigen. Sein Kollege in der Tiroler Landesbaudirektion, Oberbaurat Diplom-Ingenieur Josef Gruber, betonte in der angesehenen *Österreichischen Ingenieurszeitschrift* im Jahr 1969 die „kontinentale Bedeutung der österreichischen Brenner-Autobahn als Alpenüberquerung im europäischen Fernverkehrsstraßennetz"[29] und die „Größe der Aufgabe, die Österreich für dieses Europa auf sich nahm, um Brücken im übertragenen Sinne zu bauen".[30]

Dieser Themenstrang trat in Südtirol hingegen nur marginal in Erscheinung, da dort die wirtschaftlichen und verkehrspolitischen Erfordernisse des Autobahnbaus angesichts stetig steigender Verkehrszahlen im Vordergrund standen. Aus den wenigen Aussagen zur Wahrnehmung der Autobahn als „europäische" Infrastruktur sticht das Vorwort von Dr. Donato Turrini, langjähriger Trentiner Präsident der italienischen Brennerautobahngesellschaft, aus dem Jahr 1969 hervor. Es sei

„der Tag nahe, an dem der Brennerpaß wieder voll seine Aufgabe erfüllen kann, als Brücke zwischen den Völkern zu dienen, die sich in Sprache und Sitten zwar unterscheiden, die aber jene Kultur verbindet, die allen Menschen als leuchtendes Vorbild gedient hat, […] wenn wir das Europa verwirklichen, in dem wir uns – auf der Asche nationalistischer Denkweise – als Brüder in der Freiheit und im gemeinsamen Wunsch nach Frieden und Fortschritt erkennen können."[31]

Im Untersuchungszeitraum wurde die Brennerautobahn mit Frieden, Fortschritt und Kontaktmöglichkeit gleichgesetzt, sodass der bislang negativ behaftete Brenner seine Bedeutung als Zone politischer Auseinandersetzungen und sym-

28 Leo Feist, Tiroler Straßenwesen einst und jetzt. In: Österreichische Gesellschaft für Straßenwesen (Hg.), Bericht über den 25. Österreichischen Straßentag in Innsbruck/Tirol, vom 20.–22. Mai 1963, veranstaltet von der Österreichischen Gesellschaft für Straßenwesen mit Unterstützung des Landes Tirol, Wien 1963, S. 31–62, hier S. 42.

29 Josef Gruber, Die Europabrücke im Zuge der Brenner-Autobahn in Tirol. In: Österreichische Ingenieurzeitschrift 114, 8 (1969), S. 253–258, hier S. 253.

30 Ebd., S. 253.

31 Donato Turrini, [Vorwort]. In: Brennerautobahn A.G. (Hg.), Brenner-Autobahn, Calliano (Trient) o. J. [1969], S. 7.

bolischer Demarkationslinie verlor.[32] Die Wissenschaft ist sich einig darüber, dass Infrastrukturen hohes integratives Potenzial besitzen und dadurch jeweils ein essenzielles europäisches Integrationsmedium[33] für ein Zugehörigkeitsgefühl zu Europa in Form einer „hidden integration" darstellen.[34]

Der landespolitische und ethnische Themenstrang

Der zweite Themenstrang, auf den in diesem Artikel genauer eingegangen wird, behandelt landespolitische und ethnische Aspekte im Hinblick auf eine verstärkte Verbindung zwischen Tirol und Südtirol in Form einer größeren Durchlässigkeit der Brennergrenze. Entsprechende Aussagen über die als „Tiroler Projekt" bezeichnete Brennerautobahn wurden beinahe ausschließlich von politischen Akteuren und nicht von Wirtschaftsvertretern getroffen; dies geschah jedoch lediglich in inoffiziellen Stellungnahmen, die sich deutlich in den untersuchten Gebieten unterschieden.

Die Tiroler politischen Entscheidungsträger wollten als ihre „Herzensangelegenheit"[35] die Teilung des Landes durch eine verkürzte Fahrzeit und einen daraus resultierenden verstärkten Austausch in persönlicher, kultureller und wirtschaftlicher Hinsicht abschwächen, konnten dies jedoch lediglich zurückhaltend thematisieren, um die Verhandlungen rund um die Südtirolfrage nicht über Gebühr zu belasten.

Der Tiroler Landtag wollte auf Schönberger Seite der Europabrücke ein religiöses Bauwerk errichten, das durch die Namensgebung „Europakapelle" den europäischen Aspekt weiter verstärken sollte. Der diesbezügliche Beschluss erfolgte am 9. Februar 1960 einvernehmlich mit dem Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau, wobei die Einigkeit zur Errichtung dieses Bauwerks daraus ersichtlich ist, dass die Entscheidung ohne Gegenstimme erfolgte.[36] Die Projektierung erfolgte durch den Innsbrucker Architekten Hubert Prachensky und die Ausstattung mit Fresken im Jahr 1964 durch den Südtiroler Maler Karl Plattner. Die Kapelle wurde am 16. November 1963 – einen Tag vor der Eröffnung der Europabrücke – von Prälat Alois Stöger, dem Abt von Wilten, geweiht. Die größere der beiden Glocken, welche 250 kg wiegt, ist dem Heiligen Christophorus geweiht und trägt die Gravur „Tirol in Nord und

32 Vgl. Hans Heiss, Reale und symbolische Grenzen. Der Brenner 1918–2010. In: Andrea Di Michele u. a. (Hg.), An der Grenze. Sieben Orte des Durch- und Übergangs in Tirol, Südtirol und im Trentino aus historischer und ethnologischer Perspektive, Bozen 2012, S. 93–133, hier S. 96.

33 Vgl. Frank Schipper/Johan W. Schot, Infrastructural Europeanism, or the Project of Building Europe on Infrastructures: an Introduction. In: History and Technology 27, 3 (2011), S. 245–264, hier S. 248; Dirk van Laak, Pionier des Politischen? Infrastruktur als europäisches Integrationsmedium. In: Christoph Neubert/Gabriele Schabacher (Hg.), Verkehrsgeschichte und Kulturwissenschaft. Analysen an der Schnittstelle von Technik, Kultur und Medien, Bielefeld 2009, S. 165–188, hier S. 165.

34 Thomas J. Misa/Johan W. Schot, Inventing Europe: Technology and the Hidden Integration of Europe. In: History and Technology 21, 1 (2005), S. 1–19, hier S. 1.

35 Michael Gehler, Einleitung. In: Ders., Tirol, S. 7–23, hier S. 18.

36 Stenographische Berichte des Tiroler Landtags, IV. Periode, 25. Tagung, 2. Sitzung, 09.02.1960, S. 31–32.

Süd grüßt Europa".[37] Am Ende seiner Festansprache einen Tag später bei der Inbetriebnahme der Europabrücke wiederholte der Tiroler Landeshauptmann Eduard Wallnöfer diese Worte.[38] Diese Aussage ist historisch gesehen aufschlussreich, da daraus eine veränderte politische Haltung ersichtlich ist, nämlich die landespolitische Einheit und den Europa-Gedanken semantisch zu verknüpfen, wodurch die Zusammengehörigkeit der alten Landesteile, aber gleichzeitig auch die Überwindung einer regionalen Isolierung durch die Orientierung hin zu einem übernationalen europäischen Konstrukt intendiert war.

Neben dieser Haltung gab es in Tirol jedoch auch kritische Stimmen, die inoffiziell in der Errichtung der Autobahn eine Italianisierungsgefahr für Südtirol sahen. Diese Haltung nahm Diplom-Ingenieur Dr. Franz Lechner, Nationalrat und Kammeramtsdirektor der Landeslandwirtschaftskammer für Tirol, in einem vertraulichen Schriftstück an den Südtiroler Landeshauptmann Dr. Ing. Alois Pupp vom April 1960 ein, in dem er hervorhob, dass „besonders auch die Strassen wichtige Instrumente einer Volkstums- und Wirtschaftspolitik für das Deutschtum in Südtirol sein sollen".[39] Des Weiteren betonte er in einem Brief vom 7. September 1959 an Dr. Heinz Knoflach, Sektionsgeschäftsführer der Landeskammer der gewerblichen Wirtschaft (Innsbruck) und späterer Präsident der österreichischen Brennerautobahngesellschaft, die Gefahr eines massiven Zustroms von Italienern durch die Autobahn:

„dann reisst dieser Strom so viel an landschaftlichen Werten, an menschlichen Werten deutschen Volkstums im deutschen Süden mit und staut sich in Bozen mit der Folge, dass Bozen noch viel größer werden muss, aber das nur mit dem italienischen Volksteil und für den italienischen Volksteil wachsen wird. Eine weitere Folge dieser Vorrangstellung des Brenners ist aber auch, dass das Vintschgau und das Pustertal als die noch am besten gesicherten deutschen Volkstumsgebiete noch mehr an den Rand gedrängt und vernachlässigt und verarmt bleiben und die wirtschaftliche Übermacht des immer mehr italienisierten Eisacktales dieses immer härter und folgenschwerer zu tragen haben wird. Diesem Gedankengang wird auch von maßgeblichen Vertretern unseres Südtiroler Volkes beigestimmt und sollte doch bei uns ernstlich bedacht werden."[40]

Derartige Aussagen über Südtirol entsprangen der Sorge, dass der südliche Landesteil seine regionale Identität verlieren könnte. In Südtirol hatten solche Stellungnahmen aufgrund der politisch belasteten Situation noch geheimer zu erfolgen. Trotz der Bedenken in Hinblick auf eine zunehmende Italianisierung

37 Europakapelle an der Europabrücke. In: Dolomiten 255 (07.11.1963), S. 10; Am schönsten Punkt der Autobahn. In: Bezirksblatt Innsbruck-Land 14, 11/12 (1963), S. 3; Weihe der „Europabrücke" und „Europakapelle". Auch das Autobahnteilstück Innsbruck–Schönberg wird seiner Bestimmung übergeben – Marksteine in der Geschichte des Straßenbaues. In: Tiroler Tageszeitung 266 (16.11.1963), S. 3.

38 TLA, ATLR Praes III, Autobahn und Europabrücke Eröffnung (1963), [Ansprache des Landeshauptmannes von Tirol Eduard Wallnöfer bei der Eröffnung der Europabrücke], 17.11.1963, S. 5.

39 TLA, Kanzlei Landeshauptmann (Kanzlei LH), Sammelakten Pos. 8 (1): Autobahnen in Tirol (1959–1962), Franz Lechner an Landeshauptmann Alois Pupp, 26.4.1960.

40 Ebd., Franz Lechner an Heinz Knoflach, 7.9.1959, S. 3.

und dass Arbeitskräfte aus dem restlichen Italien, die an der Verwirklichung der Brennerautobahn beteiligt waren, sich im Land niederlassen würden, sprach sich die Südtiroler Politik aus ökonomischen Gründen einheitlich für die notwendige schnellstmögliche Verbesserung der Verkehrssituation auf der Brennerstrecke durch die Realisierung der Autobahn aus.

Im Speziellen wies der Bozner Unternehmer und Gründungsmitglied der Südiroler Volkspartei (SVP) Walter Amonn auf die drohende Italianisierung durch die Autobahn und die notwendige Einstellung lokaler Arbeitskräfte bei der Umsetzung hin:

„[…] so nützlich die Autobahn ist, so wird sie fast unweigerlich viele tausende von den ital[ienischen] Arbeitern ins Land bringen und zwar auf mehrere Jahre. Dieses gewaltige Bauvorhaben wird gerade in unserem Gebiete vom Brenner heran die größten technischen Schwierigkeiten mit sich bringen und deshalb viele Spezialarbeiter brauchen, die begreiflicherweise auf Jahre das Land überschwemmen werden. Es wäre daher wichtig, daß gleich bei den Vorbereitungsarbeiten Hiesige beigezogen werden, da die Vorprojekte sich oft in die eigentlichen Bauarbeiten verwandeln, damit zumindestens die Hilfsarbeiter zum Bau der Straße aus unseren Tälern, wo ja bekanntlich sehr viel Unterbeschäftigung ist, genommen werden."[41]

Am 20. Februar 1959 wurde in Trient die *Autostrada del Brennero S.p.A.*, die italienische Brennerautobahngesellschaft, gegründet. An dieser waren folgende Körperschaften der Südtiroler Politik und Wirtschaft beteiligt: die Autonome Region Trentino-Tiroler Etschland, die Provinz Bozen, die Handels-, Industrie- und Landwirtschaftskammer Bozen sowie die Gemeinde Bozen.[42] Im Verwaltungsrat und in der Generalversammlung waren die Südtiroler Vertreter überwiegend deutschsprachig, die nach langen Auseinandersetzungen die Verankerung einer ethnischen Klausel im Gründungsstatut durchsetzen konnten. Diese besagte Folgendes:

„Für den Bau und für die Verwaltung der Autobahn und der damit zusammenhängenden Bauten und Dienste muß im Rahmen des örtlichen Angebotes die Einstellung von Arbeitskräften der entsprechenden Provinz (Angestellte, Arbeiter, Geschäftsleute) gewährleistet sein, wobei außerdem für die Provinz Bozen, immer im Rahmen des örtlichen Angebotes, das Verhältnis der Volksgruppen zu berücksichtigen ist."[43]

Da dieses Prinzip in Folge zu wenig berücksichtigt wurde, mussten sich die Südtiroler Vertreter weiterhin dafür einsetzen, insbesondere bezüglich der

41 Südtiroler Landesarchiv (SLA), SVP Landesleitung 955, Walter Amonn an Parteileitung der Südtiroler Volkspartei, 18.09.1959.

42 Vgl. Donato Turrini, Tätigkeit und Programm der Brenner-Autobahn A.G. In: Komitee zur Förderung des Brennerverkehrs (Hg.), Internationale Tagung über den Brennerverkehr. Bozen, 18.–20. September 1959. Referate und Diskussionsbeiträge, Trient 1959, S. 129–134, hier S. 131 f.

43 Camera di Commercio Industria Artigianato e Agricoltura (CCIAA), Archivio di deposito, Autostrada del Brennero – statuto (1958–2004) Faszikel 92 (provisorische Nummer), Statuto della S.p.A. Autostrada del Brennero. Costituita con rogito 20 febbraio 1959 n. 15351 Rep. notaio Marchesoni di Trento, Trient [1959]. In: Dekret des Präsidenten des Regionalausschusses Nr. 41 vom 13.03.1959 über die Genehmigung der Satzung der Aktiengesellschaft „Brenner-Autobahn". In: Amtsblatt der Region Trentino-Tiroler Etschland 17 (21.04.1959), S. 170–178, hier S. 171.

Einstellung von Technikern und Ingenieuren.[44] Die SVP teilte diese Einschätzung[45], die auch im Regionalrat beispielweise durch Dr. Alfons Benedikter in der Sitzung vom 8. April 1960 thematisiert wurde. Er kritisierte die Anstellung von unqualifiziertem Personal aus anderen Provinzen als angeblich spezialisierte Fachkräfte.[46] Diesen Einwänden gegenüber versicherte Autobahnprojektant Senator Guido de Unterrichter die Beachtung dieses Prinzips, wies jedoch auf die Problematik der Umsetzung durch die oftmals unzureichende Qualifizierung der Südtiroler hin.[47] Erst nach Jahren konnten die Vertreter Südtirols dies im Autobahnverwaltungsrat durchsetzen, der sich am 17. März 1962 ohne Gegenstimme für eine möglichst weitgehende Umsetzung dessen aussprach.[48]

Auf regionaler Ebene wurde die drohende Italianisierung Südtirols durch die Autobahnverwirklichung besonders oft im politisch brisanten Jahr 1960 im Geheimen thematisiert. In diesem Jahr verabschiedete die UNO eine erste von Österreich am 31. Oktober 1960 vorgelegte Resolution zur Situation in Südtirol. Zudem blieben Treffen zwischen dem österreichischen und dem italienischen Außenminister ohne positives Ergebnis. Der österreichische ÖVP-Staatssekretär Prof. Dr. Franz Gschnitzer bat die Südtiroler Volkspartei am 3. Mai 1960 um eine Bewertung des Autobahnprojekts vom volkspolitischen Standpunkt aus[49], da er das Vorhaben für eine hochpolitische Angelegenheit hielt.[50] Sein Vorschlag erfolgte auf Ersuchen der Tiroler Handelskammer vom 14. April 1960, adressiert an den Landeshauptmann von Tirol mit der Aufforderung, dass das Außenministerium der Alpenrepublik in Italien zugunsten des Ausbaus der Brennerverkehrswege intervenieren möge.[51] Daraufhin antwortete ihm am 28. Juni 1960 Dr. Hans Stanek im Namen der Landesleitung der SVP, dass

44 CCIAA, Archivio di deposito, Autostrada del Brennero – convocazioni e verbali comitato direttivo/designazione rappresentanti camerali/designazione altri componenti (u.a.) (1959–2003) Faszikel 93 (provisorische Nummer), Autostrada del Brennero S.p.A., Verbale della riunione del Consiglio di Amministrazione della S.p.A. Autostrada del Brennero, tenutasi a Trento nella Sala Verde della Giunta Provinciale, 14.12.1959, S. 2; ebd., Autostrada del Brennero S.p.A., Verbale della riunione del Consiglio di Amministrazione della S.p.A. „Autostrada del Brennero" tenutasi a Modena, nella sede della Camera di Commercio, Industria e Agricoltura, 04.04.1960, S. 2 f.

45 SLA, SVP Landesleitung 955, Hans Stanek an Karl Tinzl und an Luis Sand, 16.02.1960. Siehe auch: Ebd., [Interne Besprechung der SVP], [1960].

46 Stenographische Protokolle des Regionalrats Trentino-Tiroler Etschland, 3. Legislaturperiode, Sitzung Nr. 160, 08.04.1960, S. 6–7. Siehe auch: Stenographische Protokolle des Regionalrats Trentino-Tiroler Etschland, 3. Legislaturperiode, Sitzung Nr. 151, 16.03.1960, S. 15.

47 Handelskammer Bozen, Protokolle 1955–1960, Sitzungsprotokoll Nr. 7 der Sitzung des Kammerausschusses der Handelskammer Bozen am 17.05.1960, [Bozen 1961], S. 4.

48 CCIAA, Archivio storico, Autostrada del Brennero – convocazioni, verbali e consigli di amministrazione (1961–1967) Fasz. 2510, Autostrada del Brennero S.p.A., Verbale della seduta del Consiglio di Amministrazione della Società per l'Autostrada del Brennero […] nella sede dell'Amministrazione provinciale di Verona, 17.03.1962, S. 9.

49 SLA, SVP Landesleitung 955, Kammer der gewerblichen Wirtschaft für Tirol (Tiroler Handelskammer) an Tiroler Landesregierung zu Händen von [Hans] Tschiggfrey, 14.04.1960. Siehe Anmerkung am Ende des Dokuments.

50 TLA, Kanzlei LH, Sammelakten Pos. 8 (1): Autobahnen in Tirol (1959–1962), Staatssekretär Franz Gschnitzer an Hans Tschiggfrey, 18.11.1960.

51 SLA, SVP Landesleitung 955, Kammer der gewerblichen Wirtschaft für Tirol (Tiroler Handelskammer) an Tiroler Landesregierung zu Händen von [Hans] Tschiggfrey, 14.04.1960.

„die Parteileitung trotz aller gegenteiligen Bedenken den Bau der Autobahn befürworten muß, weil die heutige Brenner Strasse den Anforderungen in keiner Weise mehr entspricht und sowohl die Wirtschafts- als auch die Fremdenverkehrskreise am Bau dieser Strasse sich immer wieder interessiert zeigen. Abgesehen davon, scheint es wohl sicher zu sein, daß die Strasse gebaut wird, wenn das nötige Geld aufgetrieben werden kann. Eine Stellungnahme der S.V.P. hiezu dürfte keinen entscheidenden Einfluss haben, auch wenn derselbe negativ wäre."[52]

Stanek thematisierte in seinem Brief an Landeshauptmann Tschiggfrey am 18. November 1960 die intern von der SVP besprochenen Problematiken, die durch die Realisierung der Autobahn entstehen könnten, wie „Bodenverluste; Heranziehung italienischer Arbeiter in großem Ausmaß, die während der jahrelangen Arbeit im Etsch- und Eisacktal den deutschen Charakter auch der kleinen Orte beeinträchtigen und von denen ein Teil wohl im Lande zurückbleiben wird […]."[53]

Die Brennerautobahn ermöglichte durch wesentlich verkürzte Fahrzeiten eine leichtere Erreichbarkeit, wobei insbesondere die Vergrößerung des Einzugsgebiets für den Tourismus als positiv galt. Südtiroler Politiker erhofften sich von einer gesteigerten Anzahl deutschsprachiger Touristen bessere Voraussetzungen, die deutsche Sprache und Kultur zu erhalten. Historisch gesehen kam es jedoch durch die Autobahn insgesamt zu einer vermehrten Orientierung hin zu anderen Provinzen und Regionen Italiens.

Die „bestmögliche" Trassierung

Regionale wirtschaftliche Gründe und lokale Interessen waren hingegen beim dritten untersuchten Themenstrang bezüglich der Diskussionen um die Trassenführung und um möglichst gute Autobahnanbindungen ausschlaggebend, da eine bestmögliche Erreichbarkeit als Garant für Fortschritt und florierenden Tourismus für bereits erschlossene Tourismusgebiete, aber auch für neue Destinationen galt. Zudem sollte eine Herabstufung der Brennerautobahn zu einer sogenannten „Durchzugsautobahn" mit allen Mitteln verhindert werden, vielmehr sollte den Reisenden bei der Benützung der Brennerautobahn die Region vor Augen geführt werden, um sie zu einem Aufenthalt im Land zu bewegen. Allerdings konnten aus finanziellen und technischen Gründen nicht sämtliche der gewünschten Ausfahrten verwirklicht werden. Wenngleich sich alle Akteure über die notwendige dringliche Realisierung der Autobahn einig waren, so gab es dennoch Konflikte aufgrund der diversen Interessenskonstellationen um Trassenführung und Anschlussstellen. Die Beteiligten legitimierten ihre Positionen dabei mit wirtschaftlichen, verkehrstechnischen, landschaftlichen oder ästhetischen Gründen.

In Tirol wurde diese Thematik weit weniger diskutiert als in Südtirol, wo

52 Ebd., Hans Stanek an Tiroler Landesregierung, Präsidium S., 28.06.1960.
53 TLA, Kanzlei LH, Sammelakten Pos. 8 (1): Autobahnen in Tirol (1959–1962), Staatssekretär Franz Gschnitzer an Hans Tschiggfrey, 18.11.1960.

Jahre andauernde, heftige Streitigkeiten um die Trassenführung der Autobahn entstanden: entweder über das Eisacktal oder über das Etschtal, Meran, das Passeiertal und schließlich mit einem Tunnel unter den Jaufenpass hindurch. Auf regionaler Ebene lehnte bereits in der zweiten Hälfte der 1950er Jahre eine Reihe von Technikern unter der Führung von Guido de Unterrichter, der einige Jahre später das Projekt auf italienischer Seite ausarbeitete, eine Trassierung über Meran wegen technischer und finanzieller Aspekte ab. Insbesondere der bei dieser Variante nötige lange Tunnel unter den Jaufen ließ sie zu diesem Entschluss kommen.[54]

Der Gegenentwurf einer Trassenführung über Meran durch den Bozner Ingenieur Dr. Norbert Wackernell vom 24. November 1960 sah eine verkürzte Trassenführung zwischen Bozen und Sterzing durch landschaftlich reizvolles sowie unberührtes Gelände vor[55] und wurde bei diversen Meraner Vertretern aus Politik und Wirtschaft positiv aufgenommen[56], zumal sie das geplante Vorhaben der Brennerautobahngesellschaft bezüglich der Errichtung einer Autobahnzubringerstrecke von Bozen nach Meran ablehnten. Für eine bestmögliche Unterstützung des Wackernell-Entwurfs setzte sich ein eigens dazu am 11. Februar 1961 in Meran gegründetes „Komitee für die Brenner-Autobahn über Meran" ein, dem insbesondere die Stadtgemeinde und die Kurverwaltung von Meran, die S.A.L.V.A.R. (*Società Azionaria Lavorazione Valorizzazione Acque Radioattive*, eine 1958 gegründete, dort ansässige Aktiengesellschaft zur Nutzung radioaktiver Gewässer), die Kaufleute- sowie die Hotel- und Gasthofvereinigung der Stadt, eine Vertretung der Industriellen und der Projektant selbst angehörten.[57] Mit der Erstellung eines ersten Vorprojekts für die gewünschte Autobahnführung über Meran wurde Wackernells Ingenieurbüro durch die ins Leben gerufene „Gesellschaft für die Brenner-Autobahn über Meran"[58] (Sitz in der Kurstadt) betraut, das er am 28. November 1961 dieser

54 CCIAA, Archivio di deposito, Autostrada del Brennero – convegni e dimostre/relazioni (1959–1973) Faszikel 96 (provisorische Nummer); Riunione informativa „Vie di comunicazione attraverso il Brennero", 09.07.1957, hier S. [19]; A[ntonio] Sardagna, Zum Problem der Brenner-Autobahn. In: Bollettino ufficiale della Camera di commercio, industria e agricoltura di Bolzano/Mitteilungen der Handels-, Industrie- und Landwirtschaftskammer Bozen 14, 4 (1961), S. 13 f.; AHBz, Komitee für die Förderung des Brennerverkehrs/Comitato promotore per i traffici del Brennero – Protokolle/Verbali (1960–1969), Kat. – Klasse 16.5, Sitzungsprotokoll Nr. 27 der Sitzung in der Handelskammer von Bozen, 23.01.1961, S. 18.

55 Stadtarchiv Brixen (StABx), Brennerautobahnbau (1960–1967) 10.8.1, Norbert Wackernell, Autobahn Bozen–Brenner Trasse: Meran–Jaufen–Sterzing – Blatt 1, 24.11.1960.

56 Vgl. Bergonzi, Verkehrsinfrastruktur, S. 261.

57 Stadtarchiv Meran (SAM), Zentralarchiv Ablage 15 Kategorien (ZA15K) 1767, Kurverwaltung Meran, Beschluss Nr. 13, 19.05.1961; SAM, ZA15K 1769, Norbert Wackernell an Präsident des Komitees für die Autobahn über Meran [Luigi] Bertagnolli, 16.10.1961; SAM, Ratsprotokolle (italienische Verwaltung) (RP ITA) 182, Gemeinde Meran, Protokoll des Gemeinderates, Nr. 21, 27.02.1961; SAM, ZA15K 1770, Gemeinde Meran, Protokoll des Gemeinderates, Nr. 37, 26.02.1962, S. 2 f.

58 Das Kapital der Gesellschaft betrug fünf Millionen Lire; zwei Millionen davon steuerte die Kurverwaltung Meran, die Gemeinde Meran und die S.A.L.V.A.R. je 1,5 Millionen Lire bei. SAM, ZA15K 1769, Atto di costituzione di Società per Azioni, 20.11.1961, S. 2 f. und 11; SAM, RP ITA 183, Gemeinde Meran, Protokoll des Gemeinderates, Nr. 86, 15.05.1961; SAM, ZA15K 1767, Kurverwaltung Meran, Beschluss Nr. 13, 19.05.1961, S. 1. Siehe auch: Eine

Gesellschaft übergab, welche das Gegenprojekt einen Tag später bei der dafür zuständigen Straßenbaubehörde ANAS in Rom einreichte.[59] Wackernell hob als positive Argumente die kürzere Streckenführung, günstigeres Gelände und die landschaftliche Attraktivität des Etsch- und Passeiertales hervor, die nicht wie das Eisacktal durch bereits bestehende Verkehrsinfrastrukturen überladen waren. Zudem würde es bei seinem Vorhaben zu keinen Behinderungen auf der wichtigen Brennerstaatsstraße und -eisenbahn durch die Bauarbeiten kommen.[60] Sein Projekt wurde in den regionalen Medien stark beachtet und besonders von der italienischsprachigen Tageszeitung *Alto Adige* massiv beworben.[61]

Dies bewog die Exponenten des Eisacktales aus Wirtschaft und Politik, ihren Einsatz für das Projekt der Brennerautobahngesellschaft durch ihr Tal zu intensivieren, indem sie mit der historischen und wirtschaftlichen Bedeutung der Brennerlinie und den positiven Auswirkungen auf die angrenzenden Tourismusgebiete argumentierten.[62] Am 25. Januar 1962 schließlich entschied sich der Verwaltungsrat der ANAS auf der Grundlage des Vergleichs der beiden Varianten für die Trassenführung durch das Eisacktal, da jene über Meran technische Probleme sowie höhere Bau- und Erhaltungskosten (insbesondere durch den Jaufentunnel) verursachen würde.[63] Dies ließ die Eisacktaler Akteure aufjubeln, während die Exponenten aus Meran und dem Burggrafenamt die Entscheidung missbilligten. Diese verfolgten ihre Strategie einer Durchsetzung ihres Projekts auch nach dessen Ablehnung noch weiter[64], da sie sich beträchtliche Entwicklungsperspektiven für Meran und das Burggrafenamt erhofften.

„Gesellschaft für die Autobahn Brenner über Meran". Meraner Gemeinderat beschloß Beitritt der Stadtgemeinde. In: Dolomiten 113 (17.05.1961), S. 6 f.; Eine „Gesellschaft für die Autobahn Brenner über Meran". In: Tiroler Nachrichten 114 (18.05.1961), S. 3.

59 SLA, Südtiroler Landesverwaltung, Abteilung IV Öffentliche Arbeiten – Bauamt 652, Consiglio di Amministrazione dell'Azienda Nazionale Autonoma delle Strade (A.N.A.S.), Voto n° 335, 25.01.1962, S. 5.

60 SLA, Südtiroler Landesverwaltung, Abt. 27 – Raumordnung 159, Norbert Wackernell, Progetto di Massima: „Autostrada del Brennero", tracciato: Bolzano–Merano–Giovo–Vipiteno. Relazione generale. Relazione tecnica. Studi di confronto con il tracciato via Isarco.

61 Siehe exemplarisch: Accolto favorevolmente il progetto negli ambienti politici ed economici. L'autostrada del Brennero sotto il Giovo. La soluzione prospettata dall'ing. Wackernell e fatta sua con entusiasmo dal sindaco dott. Bertagnolli ha convinto anche il senatore de Unterrichter ed è già stata presentata a Roma – I vantaggi tecnici ed economici – Imminente una riunione dei sindaci dei Comuni interessati. In: Alto Adige 18 (21.01.1961), S. 7; Interesse in Austria per la variante Wackernell. I problemi dell'autostrada del Brennero. In: Alto Adige 49 (26.02.1961), S. 4; Die Brenner-Autobahn – eine Fernstrasse. In: Alto Adige 32 (02.03.1961), S. 8.

62 StABx, Brennerautobahnbau (1960–1967) 10.8.1, Beilage zum Sitzungsprotokoll Nr. 2 des Kur- und Fremdenverkehrsamtes Brixen, 27.1.1961, lettera: Präsident an Ministro dei Lavori Pubblici (Rom); Energico intervento dei sindaci per l'autostrada e le fermate dei treni. Valle Gardena. In una importante riunione ad Ortisei. In: Alto Adige 24 (28.01.1961), S. 9; TLA, Kanzlei LH, Sammelakten Pos. 8 (1): Autobahnen in Tirol (1959–1962), Valerio Dejaco, L'autostrada del Brennero. Precisazioni e controeduzioni alla variante proposta dall'ing. N[orbert] Wackernell/ Die Brenner-Autobahn. Stellungnahme und Gegenäusserung zur Variante des Ing. N[orbert] Wackernell, 05.03.1961; SLA, SVP Landesleitung 955, Carlo Albasini, L'autostrada del Brennero [Promemoria], 03.03.1961; StABx, Brennerautobahnbau (1960–1967) 10.8.1, Beschluss der Bürgermeister des Eisack-, Puster-, Gröden-, Gader- und Eggentales, 16.03.1961.

63 SLA, Südtiroler Landesverwaltung, Abteilung IV Öffentliche Arbeiten – Bauamt 652, Consiglio di Amministrazione dell'Azienda Nazionale Autonoma delle Strade (A.N.A.S.), Voto n° 335, 25.01.1962.

64 SAM, ZA15K 1770, Gemeinde Meran, Protokoll des Gemeinderates, Nr. 37, 26.02.1962; SAM, RP ITA 187, Gemeinde Meran, Protokoll des Gemeinderates, Nr. 38, 12.03.1962, S. 1.

Zudem wurde mit der Vermeidung einer Teilung der Landeshauptstadt durch eine über das Eisacktal führende Trasse argumentiert. Die Variante über Meran, insbesondere durch den *Alto Adige* massiv mit den genannten Argumenten propagiert[65], hatte jedoch keine realistischen Erfolgschancen.

Auch wenn die Entscheidung längst gefallen war, wollten die Eisacktaler Vertreter angesichts der Bemühungen der Akteure für die Variante über Meran nicht untätig bleiben, indem sie mit den genannten Argumenten auf diversen Tagungen Position bezogen. Zudem sicherten sie sich die fachlich fundierte Unterstützung eines international angesehenen Autobahnprojektanten, Prof Dr. Vittorio Zignoli, Ordinarius für Technik und Transportwesen am Polytechnikum in Turin.[66]

Dies wiederum bewog die Vertreter der Meraner Variante, die Unterstützung des bekannten Autobahnexperten Prof. Dr. Ing. Francesco Aimone Jelmoni, Inhaber des Lehrstuhls für Straßen, Eisenbahnen und Flughäfen am Polytechnikum in Mailand, zu suchen. Die „Gesellschaft für die Brenner-Autobahn über Meran" beauftragte ihn im März 1966 mit einem entsprechenden Generalprojekt[67], das Giacomo Mancini in seiner Funktion als Minister für öffentliche Arbeiten übergeben wurde. Zudem publizierte diese Gesellschaft im November 1966 eine in ihrem Auftrag von Jelmoni zwei Monate zuvor ausgearbeitete Studie mit dem Titel *Collegamento autostradale di Genova – Torino – Milano con Monaco di Baviera attraverso lo Stelvio ed il Brennero* (Autobahnverbindung von Genua–Turin–Mailand mit München über das Stilfser Joch und den Brenner). In technischer, wirtschaftlicher und funktioneller Hinsicht bewertete er darin die Vorzüge verschiedener Varianten zwischen dem Zentrum München und dem wichtigen Mittelmeerhafen Genua sowie der Wirtschaftsmetropole Mailand[68] und schlussfolgerte, dass jene unter dem Stilfser Joch und daraufhin über Meran und unter den Jaufen führende Trasse optimal sei.[69]

65 Siehe exemplarisch: Nasce fra le contraddizioni l'autostrada del Brennero. Le vie di comunicazione nel quadro dell'economia alpina. In: Alto Adige 113 (13.05.1962), S. 12.

66 Auf Initiative der Handelskammer von Modena fand am 19. April 1964 in Modena eine Tagung zum Thema „Prospettive economiche dell'Autostrada del Brennero" (Wirtschaftliche Aussichten durch die Brennerautobahn) statt. Camera di Commercio, Industria e Agricoltura (Hg.), Prospettive economiche dell'Autostrada del Brennero. Convegno del 19 aprile 1964 – Modena, Modena 1964. Bei einer weiteren Tagung zur Brennerautobahn am 30. April 1965 in der Handels-, Industrie- und Landwirtschaftskammer von Verona, veranstaltet von der *Unione delle Camere di Commercio delle Venezie*, wurde die Linienführung durch das Eisacktal als berechtigt anerkannt. Camera di Commercio, Industria e Agricoltura di Verona/Autostrada del Brennero S.p.A. (Hg.), Convegno sull'Autostrada del Brennero. Atti. 30 aprile 1965, Verona 1965.

67 SLA, Landesverband für Heimatpflege in Südtirol 43, F. Aimone Jelmoni, Relazione sulla „variante" di monte Giovo dell'Autostrada del Brennero, Mailand 1966; SLA, Landesverband für Heimatpflege in Südtirol 348, F. Aimone Jelmoni, La „variante" per la Val Passiria dell'Autostrada del Brennero. Relazione sulla „variante" di monte Giovo dell'Autostrada del Brennero. Conferenza tenuta al „Circolo della Stampa", Mailand 1966.

68 Società Autostrada Merano/Aimone Jelmoni, Collegamento autostradale di Genova – Torino – Milano con Monaco di Baviera attraverso lo Stelvio ed il Brennero, Mailand 1966, S. 7.

69 Ebd., S. 17–18.

Der *Alto Adige* bejubelte Jelmonis Position und warb dafür, es sei noch nicht zu spät für die Realisierung dieser Trassierung.[70] In diesem Zusammenhang publizierte diese Tageszeitung eigene Schriften, die aus städtebaulichen und ästhetisch-landschaftlichen Gründen die Überquerung Bozens in Form eines Autobahnviadukts durch eine über das Eisacktal führende Brennerautobahn kritisierten. Ein weiteres Gegenargument bezog sich auf die Überschwemmungsgefahr, wie es die Katastrophen im Herbst 1965 und 1966 einschließlich der zeitweiligen Sperrung der Brennerstaatsstraße gezeigt hätten.[71] Zudem vervollständige eine Autobahnführung durch das Etsch- und Passeiertal das Verkehrsquadrat Sterzing-Brixen-Bozen-Meran.[72]

Fazit

Resümierend kann festgestellt werden, dass die jeweiligen Themenstränge im Zeitraum des Brennerautobahnbaus stabile und fest etablierte Wirklichkeitskonstruktionen waren und demnach von den beteiligten Personen nicht hinterfragt wurden. Jeder Themenstrang war zwar überwiegend in sich homogen, dennoch konnten Interferenzen zwischen diesen auftreten, woraus sich eine neue Dynamik innerhalb des Autobahndiskurses ergab. Die Aussagen differierten beträchtlich nördlich und südlich des Brenners, wobei jedoch aus regionalen ökonomischen und verkehrspolitischen Gründen Konsens über die Notwendigkeit der schnellstmöglichen Realisierung der Autobahn herrschte. Etwaige Positionierungen außerhalb der diskursiven Grenzen galten als Vergehen gegen die Norm und führten zu ausschließendem Vorgehen durch die Akteure. Ab den 1970er Jahren wandelte sich der Diskurs beträchtlich, indem Umwelt- und Landschaftsaspekte sowie die Gesundheit der Anrainer Modernisierungs- und Fortschrittsgedanken zunehmend ablösten.

70 Vgl. Verwirklichung der Jaufen-Variante rückt näher. Brenner-Autobahn-Trasse durch Südtirol: Einer der bekanntesten Autobahn-Fachleute Italiens hat den Auftrag zur Ausarbeitung des Projektes Sterzing–Jaufen–Meran–Bozen angenommen. In: Alto Adige 50 (01.03.1966), S. 9; Jelmoni ha firmato il progetto. Per la „variante" dell'autostrada. Prevista una galleria di circa 11 chilometri attraverso il Giovo – Tre anni per realizzare l'intera opera – Minor costo e minor distanza rispetto all'Isarco. In: Alto Adige 68 (22.03.1966), S. 5; Projekt Jelmoni dem zuständigen Minister überreicht. Die Jaufentrasse der Brenner-Autobahn. In einem detaillierten Begleitbericht begründet und erläutert der Projektant die Vorteile der „Variante". In: Alto Adige 78 (02.04.1966), S. 10; Ecco la variante. Dall'ideatore dell'autostrada del sole, il progetto per la „Vipiteno–Bolzano" via Merano. A distanza di sei anni dal suo primo pronunciamento in favore di un'autostrada per la Passiria, il prof. Aimone Jelmoni ha tracciato il progetto ideale dell'opera – Prevista attraverso il Giovo una galleria di undici chilometri a due vani paralleli, capace di accogliere 3.500 veicoli all'ora – Rispetto alla via Isarco: percorso più breve, tracciato più sicuro, nessuna perdita di tempo, nessuna strozzatura – Una serie di brillanti soluzioni techniche. In: Alto Adige 79 (03.04.1966), S. 3; Abbiamo servito la verità: ora aspettiamo. Autostrada. Il progetto Jelmoni per la variante Passiria è stato la più autorevole conferma alle nostre tesi – La società prosegua pure per la sua strada: si assume per intero, da sola, la responsabilità di errori (purtroppo) prevedibili. In: Alto Adige 85 (10.04.1966), S. 1 und S. 16.

71 Vgl. Responsabilità dell'autostrada del Brennero. Roma non deve permettere il più grave ed irreparabile errore contro il progresso e la pacifica convivenza delle popolazioni altoatesine. In: Alto Adige 246 (15.10.1967), Beilage; „Evitiamo l'ultimo errore". Autostrada del Brennero. Attraversamento di Bolzano. In: Alto Adige 194 (17.08.1968), Beilage.

72 Vgl. Responsabilità, S. 16.

Magdalena Pernold, L'autostrada del Brennero come infrastruttura di trasporto e transito: il superamento dei confini tra aree geografiche di trasporto nel periodo della sua realizzazione

Le conseguenze sul piano regionale che ebbe la realizzazione, nella seconda metà del XX secolo, dell'autostrada transnazionale del Brennero – a il più importante asse viario nord-sud attraverso le Alpi centrali – possono essere paragonate solo a quelle della ferrovia del Brennero inaugurata nel 1867. Nel periodo della sua realizzazione (dal 1959 al 1974/75), l'autostrada del Brennero funse da volano per il superamento di aree geografiche di trasporto e incentivò processi di comunicazione, scambio e trasferimento collegati a una diminuzione dell'autarchia economica, sociale e culturale della popolazione.

Questa ricerca empirica su base regionale, incentrata sul caso esemplare di Tirolo e Alto Adige-Südtirol quali territori direttamente coinvolti della linea del Brennero, si orienta alla cosiddetta "nuova storia dei trasporti". Basandosi su fonti eterogenee, come i documenti delle autorità regionali e comunali oppure la pubblicistica locale, la prospettiva viene spostata dagli attori nazionali a quelli locali, pur nella consapevolezza che la più alta responsabilità decisionale riguardo all'autostrada rimase a livello nazionale.

Nel discorso pubblico a nord e a sud del Brennero la realizzazione di quest'infrastruttura fu percepita in modo assolutamente positivo, soprattutto perché i territori avevano da sempre tratto profitto dalla linea del Brennero come storico asse nord-sud e la popolazione associò all'idea dell'autostrada quella di benessere, progresso e pacificazione. A livello regionale le motivazioni economiche e di politica dei trasporti generarono un diffuso consenso sulla necessità di realizzare al più presto l'autostrada, i cui lavori non furono pertanto rallentati nemmeno nel periodo politicamente assai critico degli anni Cinquanta e Sessanta. Solo verso la fine del periodo indagato questa 'costruzione della realtà', sino ad allora stabile e mai posta in dubbio, cede il passo a una percezione fondamentalmente diversa, in quanto gli aspetti legati all'ambiente, al paesaggio e alla salute dei residenti iniziano a relativizzare le idee di modernizzazione e progresso.

Durante la sua realizzazione il discorso pubblico fu caratterizzato da alcune linee tematiche di fondo che in Tirolo e in Alto Adige-Südtirol segnarono durevolmente – in parte con alcune differenze – la positiva immagine dell'autostrada del Brennero. Ad esempio, il pericolo che il tracciato potesse essere deviato funse da strategia di legittimazione per la realizzazione dell'autostrada e in questo senso gli attori economici e politici regionali scesero in campo contro la 'cattiva' Svizzera, come veniva connotata. Inoltre l'autostrada del Brennero fu associata all'idea "unificante" (con significato traslato) di un'infrastruttura "europea", che avrebbe cioè garantito l'unificazione dell'Europa e un futuro pacifico ed economicamente florido.

Oltre a ciò, gli attori politici (non quelli economici) locali svilupparono in

forme ufficiose l'argomento di un più stretto collegamento tra Tirolo e Sudtirolo, nel senso di una maggiore permeabilità del confine del Brennero. A causa della situazione politica, in Sudtirolo tale argomento doveva essere toccato in modo clandestino. La politica sudtirolese si espresse per motivi economici a favore di una rapida realizzazione dell'autostrada, nonostante il ventilato pericolo di una 'italianizzazione' e cioè che i numerosi operai ingaggiati, arrivati dal resto d'Italia, potessero stabilirsi in provincia.

Motivi economici regionali e interessi locali furono invece determinanti nelle numerose discussioni pubbliche su tracciato, uscite e collegamenti. Si combatté con i più vari argomenti: economici, di tecnica dei trasporti, paesaggisti o estetici. Il turismo avrebbe approfittato dell'autostrada perché i viaggiatori, percorrendola, avrebbero potuto gettare uno sguardo sulle bellezze della regione e pensare così di soggiornarvi. In Alto Adige-Südtirol si sviluppò un'aspra, decennale contesa sul tracciato: lungo la Val d'Isarco oppure passando per Merano e sotto il Giovo.

Attraversare le Alpi per formare l'Europa: la BEI e il finanziamento dei progetti relativi alle vie di comunicazione alpine (anni 1960 e 1970)

Paolo Tedeschi

1. Introduzione: obiettivi, rilevanza e limiti dell'analisi svolta

Obiettivo di questo contributo, basato essenzialmente su documenti disponibili presso l'Archivio della Banca Europea degli Investimenti (BEI), è quello di mettere in evidenza le ragioni che, nel corso degli anni Sessanta e nella prima metà degli anni Settanta del Novecento, portarono le istituzioni europee a finanziare il rinnovamento o la costruzione in area alpina di importanti infrastrutture utili a collegare l'Italia agli altri paesi membri della Comunità Economica Europea (CEE) e in particolare alla Francia e alla Germania Occidentale. Nel periodo qui analizzato la Bei finanziò per un totale di oltre 90 milioni di UCE (l'Unità di Conto Europea indicata anche con la formula u.c., ovvero unità di conto)[1] il rinnovamento o la costruzione di quattro importanti vie di comunicazione alpine: si trattava di due linee ferroviarie e di due tratti autostradali che mettevano in relazione la Francia con Genova (via Modane), il Piemonte e la Valle d'Aosta, nonché la Baviera con il Trentino-Alto Adige e quindi con la pianura padano-veneta.

L'obiettivo del finanziamento di tali vie di comunicazione era migliorare i collegamenti tra il mercato italiano e quelli degli altri paesi membri della CEE e soprattutto tra questi ultimi e le regioni del Mezzogiorno. Le nuove infrastrutture dovevano rendere più veloci le relazioni commerciali tra l'Europa transalpina e il Mezzogiorno. Era proprio lo sviluppo economico e sociale di

1 L'UCE (dal francese *Unité de Compte Européenne*) era la moneta di conto ufficiale della CEE ed era utilizzata per la redazione della contabilità in ambito comunitario e per l'emissione di prestiti da parte di istituzioni quali la CECA e la BEI. Creata nel 1950 in occasione dell'istituzione dell'Unione Europea dei Pagamenti (il primo organismo che, attraverso il clearing, consentì dopo la seconda guerra mondiale di avere pagamenti internazionali in valuta tra i paesi europei), l'UCE aveva un valore prefissato in oro pari a quello del dollaro USA, ovvero di 0,888671 grammi di fino. Tale rapporto di cambio fu abbandonato nel 1975 in seguito alle forti fluttuazioni dei cambi generate nel corso della prima metà degli anni Settanta dalla crisi valutaria internazionale connessa alla fine del *gold exchange standard* e agli effetti gravemente inflativi provocati dal primo shock petrolifero (a partire dall'autunno 1973 si registrò un incremento del prezzo del petrolio del 400% in un solo anno). Il valore dell'UCE fu quindi legato a quello delle valute comunitarie, ovvero risultava da quello di un paniere di monete che avevano tassi di cambio fluttuanti (e quindi anche il suo valore iniziò a fluttuare). L'utilizzo dell'UCE finì nel marzo 1979 quando fu istituita la *European Currency Unit* (ECU), ovvero la moneta scritturale del nuovo Sistema Monetario Europeo. In riferimento ad UCE ed ECU esiste un'ampia bibliografia che non può essere qui integralmente indicata. Cfr., tra gli altri: Jakob J. Kaplan/Gunther Schleminger, The European Payments Union: Financial Diplomacy in the 1950s, Oxford 1989; Brian Tew, L'evoluzione del sistema monetario internazionale, Bologna 1989; Jean-Claude Koene/Alexandre Lamfalussy (a cura di), In Search of a New Monetary Order, Bruxelles 2013. Si noti infine che il tasso di cambio tra UCE ed ECU era alla pari e quindi, essendo alla pari anche il tasso cambio tra ECU ed Euro ad inizio 1999, gli importi espressi in UCE sono di fatto in Euro, sebbene questo non abbia ovviamente alcun significato per valori relativi agli anni Sessanta e Settanta.

quest'ultimo l'obiettivo finale dei finanziamenti relativi alle ferrovie e autostrade alpine. Nella logica delle politiche comunitarie aventi come obiettivo la coesione economica e sociale lo sviluppo del Mezzogiorno dipendeva, infatti, dalla realizzazione di vie di comunicazione più rapide ed efficienti tra il nord e il sud della CEE. Le nuove autostrade e le rinnovate linee ferroviarie consentivano di inviare materie prime e prodotti finiti a costi unitari inferiori ed erano il presupposto essenziale per dare competitività ai nuovi impianti industriali la cui creazione nel Mezzogiorno era finanziata dai governi italiani e dalla CEE. Quest'ultima agiva essenzialmente tramite i prestiti erogati dalla BEI che, in particolare nel corso degli anni Sessanta, erano indirizzati in misura molto rilevante verso i progetti relativi al Mezzogiorno: lo sviluppo economico e sociale di quest'ultimo era considerato essenziale per il successo della CEE e della sua volontà di creare un mercato comune nel quale i cittadini comunitari potevano avere beni e servizi di maggiore qualità e a prezzi reali più bassi che nel passato.[2]

Nel migliorare i collegamenti tra i paesi CEE transalpini e il Mezzogiorno, la realizzazione delle infrastrutture alpine diventava ovviamente anche un ulteriore volano di sviluppo per le regioni alpine, la Liguria e la pianura padano-veneta che avevano il vantaggio di essere meglio collegate sia con Francia e la Germania occidentale. Le nuove vie di comunicazione rendevano più facili gli scambi tra i due versanti alpini e favorivano lo sviluppo economico delle valli. Non solo le imprese agricole e industriali di tali aree vedevano migliorare i tempi di collegamento con i mercati di pianura, ma ad approfittare delle nuove vie di comunicazione erano anche le attività produttive e di servizi legate al turismo alpino visto che gli amanti della montagna (in particolari sciatori e scalatori) potevano raggiungere più rapidamente le loro destinazioni preferite.

Così, pur in presenza di nuove infrastrutture che non sempre avevano quel limitato impatto ambientale auspicato dalle popolazioni locali, l'esito dei finanziamenti erogati dalla BEI alle linee ferroviarie e alle autostrade che attraversavano le Alpi fu globalmente positivo per le comunità alpine. Le popolazioni delle vallate alpine ebbero di fatto più vantaggi che gli abitanti del Mezzogiorno (al cui sviluppo economico e sociale erano destinati i prestiti della BEI). Mentre

2 In riferimento alla creazione della BEI e ai suoi obiettivi esiste un'amplia bibliografia che non può essere qui integralmente riportata. Oltre ai *reports* pubblicati annualmente dalla stessa BEI (in particolare quelli editi per festeggiare rispettivamente i cinque, dieci, 15, 20, 25 anni dalla propria nascita) cfr. tra gli altri: Mathias Kipping, La Banque Européenne d'Investissement, de l'idée à la réalité (1949–1968). In: Le rôle des ministeres des finances et de l'économie dans construction européenne (1957–1978), Paris 2002; Eric Bussiere/Michel Dumoulin/Emilie Willaert (a cura di), The Bank of the European Union. The EIB, 1958–2008, Luxembourg 2008; René Leboutte, La *Banque Européenne d'Investissement*: cinquante ans de cohésion économique et sociale. In: Sandrine Devaux/René Leboutte/Philippe Poirier (a cura di), Le Traité de Rome. Histoires pluridisciplinaires. L'apport du Traités de Rome instituant la Communauté Economique Européenne, Bruxelles 2009, pp. 77–98; Lucia Coppolaro, Setting up the Financing Institution of the European Economic Community: the Creation of the European Investment Bank (1955–1957). In: Journal of European Integration History 2 (2010), pp. 87–104; Donatella Strangio, La rinascita economica dell'Europa. Dall'European Recovery Program all'integrazione europea e alla Banca per gli Investimenti, Soveria Mannelli 2011. E' ai testi sopra indicati, oltre ovviamente ai documenti analizzati presso l'Archivio della BEI (da ora ABEI), che si riferisce quanto indicato nel paragrafo due.

i progetti relativi alle infrastrutture alpine furono realizzati nei tempi previsti e senza significativi incrementi di spesa rispetto a quanto inizialmente previsto, gli investimenti effettuati nel Mezzogiorno per la costruzione di nuovi poli industriali e per la realizzazione di nuove infrastrutture non si dimostrarono all'altezza delle aspettative dei vertici della BEI. Questi ultimi rilevavano che nel Mezzogiorno molti progetti venivano realizzati solo in misura parziale e/o in tempi più lunghi del previsto. I ritardi nella realizzazione dei progetti e il conseguente incremento dei costi finali portavano a un'allocazione non ottimale delle risorse investite e soprattutto al mancato raggiungimento degli obiettivi di sviluppo del Mezzogiorno che avevano portato le istituzioni europee a destinare a tale area una parte rilevante dei fondi erogati dalla BEI: non solo la crescita economica e sociale dell'Italia meridionale fu inferiore alle aspettative, ma le differenze economiche e sociali tra nord Europa e Mezzogiorno rimasero ampie.[3]

Da quanto sopra indicato emerge come il contributo possa interessare più ambiti tematici che sono continuamente oggetto di analisi e ricerche storiche:

a) quelli relativi alla recente storia economica delle vallate alpine in occasione del boom economico e dell'avvento del turismo di massa;
b) quelli riguardanti la storia della prima fase dell'integrazione europea e il ruolo delle istituzioni comunitarie che operavano per raggiungere la coesione economia e sociale dei paesi CEE all'interno del nuovo mercato comunitario realizzato nel corso degli anni Sessanta;
c) quelli riferiti all'impatto economico e sociale connesso al miglioramento e alla realizzazione di nuove infrastrutture.

Il contributo presenta peraltro alcuni limiti che dipendono dalle fonti utilizzate, ovvero dall'uso esclusivo di documenti presenti nell'Archivio della BEI: questo comporta ovviamente una visione solo istituzionale/europea dei finanziamenti erogati e dei loro scopi ed effetti. Mancano quindi, se non rilevabili nei documenti della BEI, i commenti e le reazioni rintracciabili in altre fonti

3 Sui finanziamenti erogati dalla BEI per lo sviluppo economico e sociale del Mezzogiorno cfr.: Paolo Tedeschi, The EIB and the Economic and Social Development of Italy from 1958 to the Beginning of the 1970s. In: Eric Bussiere/Dumoulin/Willaert, The Bank of the European Union, pp. 73–90; Matteo Gomellini/Alessandro Tosoni, I finanziamenti della Banca europea per gli investimenti nel Mezzogiorno. In: Rivista economica del Mezzogiorno 23, 4 (2009), pp. 869–900; Donatella Strangio, La Bei e la Cassa per il Mezzogiorno. Criteri di funzionamento e di gestione. In: La Cassa per il Mezzogiorno. Dal recupero dell'Archivio alla promozione della ricerca / Quaderni SVIMEZ 44 (2014), pp. 261–272, nonché le bibliografie e i riferimenti archivistici ivi indicati. Per un'analisi critica di quanto fatto dalle istituzioni finanziarie comunitarie e dalla Cassa per il Mezzogiorno in favore dell'Italia meridionale, soprattutto in riferimento ai risultati ottenuti che furono inferiori alle aspettative, esiste un'ampia bibliografia che è peraltro oggetto di dibattito. Si cfr. in particolare: Salvatore Cafiero, Storia dell'intervento straordinario nel Mezzogiorno (1950–1993), Manduria 2000; Amedeo Lepore, Cassa per il Mezzogiorno e politiche di sviluppo. In: Andrea Leonardi (a cura di), Istituzioni ed economia, Bari 2011, pp. 107–165; Emanuele Felice/Amedeo Lepore/Stefano Palermo (a cura di), La convergenza possibile. Strategie e strumenti della Cassa per il Mezzogiorno nella seconda metà del Novecento, Bologna 2016, nonché, per un'analisi di lungo periodo, Emanuele Felice, Perché il Sud è rimasto indietro, Bologna 2013; Vittorio Daniele/Paolo Malanima, Perché il Sud è rimasto indietro? Il Mezzogiorno tra storia e pubblicistica. In: Rivista di Storia Economica 1 (2014), pp. 3–35; Giuseppe L.C. Provenzano, Perché il Sud è rimasto indietro? Il ruolo delle politiche. Contributo al dibattito a partire da un saggio di Emanuele Felice. In: Rivista Economica del Mezzogiorno 4 (2014), pp. 991–1045.

archivistiche, in particolare quelle delle aziende e delle comunità coinvolte nella realizzazione delle nuove infrastrutture. Il contributo non verifica gli effettivi risultati ottenuti attraverso la realizzazione di tali infrastrutture sul versante meridionale delle Alpi, in particolare in riferimento allo sviluppo economico e sociale delle vallate attraversate e al miglioramento delle relazioni con i mercati della pianura padano-veneta e con quelli transalpini: si limita a riferire il parere positivo espresso in proposito dai vertici della BEI e approvato sia dal governo italiano che dalla CEE. Il contributo non entra poi nel merito degli effetti complessivi dei finanziamenti della BEI all'Italia e in particolare al Mezzogiorno: anche in questo caso si limita a riferire quanto espresso dai vertici della BEI.

Si noti in proposito che l'obiettivo del contributo non è quello di misurare l'impatto di tale infrastrutture sulle regioni interessate e più in generale sullo sviluppo economico e sociale italiano (analisi complessa vista la posizione geografica delle aree coinvolte, il modello di *governance* esistente e la loro particolare condizione fiscale).[4] L'obiettivo è invece far notare che la costruzione o il rinnovamento di queste infrastrutture era parte di un preciso progetto comunitario delegato alla BEI, ovvero quello di rendere più agevoli e di ampliare le relazioni commerciali tra i paesi della CEE favorendo in particolare la relazione tra Mezzogiorno e nord Europa. Da questo deriva anche la scelta di non prendere in considerazione altre rilevanti infrastrutture che furono finanziate dalla BEI, ma che non avevano questo obiettivo principale: si pensi ad esempio al caso del gasdotto tra Italia e Paesi Bassi finanziato dalla BEI nel dicembre 1972 per un importo pari a 30 milioni di UCE.[5]

Si noti infine che, per rispettare i limiti legati alle esigenze di riservatezza della BEI, molte informazioni relative ai prestiti erogati non sono state indicate e in particolare quelle legate alle persone coinvolte: sono infatti stati omessi tutti i nomi dei funzionari coinvolti e tutti i riferimenti che potessero portare al loro riconoscimento.

4 Si noti che tre infrastrutture su quattro sono in Valle d'Aosta e Trentino-Alto Adige, regioni a statuto speciale con una fiscalità tradizionalmente generosa. La quarta è invece strettamente connessa al porto di Genova: la Bei segnala l'impatto positivo della rinnovata ferrovia sul porto ligure, ma è chiaro che lo sviluppo di quest'ultimo è determinato anche da altre variabili. Per evidenziare la rilevanza delle quattro infrastrutture si potrebbe confrontare lo sviluppo delle vallate qui analizzate col declino economico-demografico di molte vallate piemontesi o confrontare le eccellenti performances economiche della provincia di Verona (massima beneficiaria subalpina del migliore collegamento con la Germania via Brennero) con quelle di altre province venete lontane da tali infrastrutture (ad esempio Rovigo). E' però chiaro che il successo (o il mancato sviluppo o la crescita inferiore) non può essere messa in correlazione solo alla presenza o meno delle infrastrutture finanziate dalla BEI. Il contributo si limita quindi a prendere atto del giudizio positivo dato dai vertici della BEI.

5 Il gasdotto partiva dal giacimento di gas naturale di Drenthe e trasportava in Italia la materia prima acquistata dall'ENI. Cfr. ABEI, CD 4/71, Comité de Direction, Procès-verbal de la réunion des 26, 27 et 28 janvier 1971.

2. La BEI e il suo ruolo nella CEE e in particolare in Italia negli anni Sessanta e Settanta

La BEI, istituzione bancaria europea dotata di personalità giuridica prevista dall'articolo 129 dei trattati di Roma, fu costituita il 1° gennaio 1958 al fine di contribuire allo sviluppo del mercato comune. Utilizzando la raccolta di capitali sui mercati internazionali e facendo ricorso anche a fondi propri (forniti da tutti gli stati appartenenti alla CEE) la BEI aveva (e ha tuttora) il compito di facilitare il finanziamento di progetti la cui realizzazione era di interesse comunitario. La BEI finanziava (mettendo a disposizione liquidità monetaria o costituendosi come garante verso terzi) progetti di modernizzazione delle regioni meno sviluppate della CEE, progetti di rinnovamento e/o riconversione delle imprese o di creazione di nuove attività produttive di beni e servizi, progetti di comune interesse degli stati aderenti alla Comunità.[6] Come indicato nell'articolo 130 dei trattati di Roma tali progetti, per la loro ampiezza o natura, non potevano essere interamente finanziati da pool di imprese degli stati comunitari: la BEI si assumeva quindi il ruolo di finanziatore supplementare che consentiva il pieno finanziamento dei progetti, ovvero la loro realizzazione. Istituzione bancaria indipendente, ma obbligata per statuto ad agire al servizio degli interessi della CEE, la BEI consentiva quindi di far avviare progetti molto onerosi, ma ritenuti essenziali per lo sviluppo economico e sociale delle aree in cui dovevano essere realizzati.

Da quanto sopra indicato derivavano importanti conseguenze che rendevano l'attività di finanziamento della banca assolutamente unica nel contesto comunitario. Gli stati membri erano garanti dei prestiti fatti dalla BEI per progetti che si realizzavano sul loro territorio: questo li obbligava a controllare la piena attuazione dei progetti e la loro sostenibilità finanziaria, ma nel contempo consentiva loro di offrire alle proprie imprese prestiti a tassi di interesse molto competitivi rispetto a quelli esistenti sul mercato monetario internazionale. Per evitare una concorrenza sleale nei confronti dei maggiori istituti bancari esistenti nella comunità, che non potevano giovarsi della garanzia statale e nemmeno procurarsi il denaro sul mercato monetario internazionale

6 La BEI metteva a disposizione del progetto quella che, in tecnica bancaria, veniva definita un'apertura di credito: il beneficiario prelevava di norma la somma in un'unica soluzione (sebbene potesse comunque effettuare più prelievi separati) e restituiva alle scadenze previste le rate comprensive di interessi. In altri casi la BEI non metteva a disposizione liquidità ma semplicemente garantiva il proprio intervento in caso di mancato rimborso del debitore principale: in virtù di tale garanzia quest'ultimo si presentava presso un istituto di credito (avente sede in un paese della CEE) e poteva ottenere un prestito (di norma nella forma contrattuale di un'apertura di credito o di uno sconto di cambiali) a un costo complessivo che risultava inferiore (considerando anche la commissione pagata alla BEI) a quello normalmente praticato ai clienti privi della "garanzia BEI". Questo secondo tipo di operazioni consentiva alla BEI di ampliare, quando necessario, la propria capacità di finanziare progetti di interesse europeo. Per tutte le informazioni relative alle modalità di intervento della BEI, alla clausole contrattuali utilizzate (tassi d'interesse, durata dei finanziamenti, tipologia dei prestiti ecc.) si cfr., oltre alla bibliografia sulla BEI precedentemente indicata, La Banque Européenne d'Investissement, In: Notes et Etudes Documentaires 4022–4023 (17 septembre 1973), pp. 21–23, 27–29, 33–34.

a tassi di interesse molto bassi (come poteva invece la BEI in virtù del fatto di avere capitali propri forniti dagli stati membri della CEE e di poter offrire ai propri creditori la garanzia in solido dei beni di ben sei nazioni), era inoltre previsto che il finanziamento della BEI non potesse eccedere il 50% del valore del progetto. In questo modo si lasciava un ampio margine di intervento agli altri istituti bancari nazionali che erano per altro consapevoli di partecipare a progetti impossibili da realizzare senza l'essenziale intervento della BEI.[7]

Il finanziamento dei progetti relativi alla creazione o al rinnovamento di infrastrutture nonché, per le aree più arretrate della Comunità, alla costruzione di nuovi poli industriali veniva attuato dalla BEI seguendo le regole generali stabilite in ambito CEE per la corretta allocazione dei fondi comunitari. La priorità andava ovviamente a ciò che consentiva la realizzazione di quella coesione economica e sociale tra i paesi comunitari che era stabilita nei trattati di Roma: questo non significava però la creazione di percorsi "eccessivamente preferenziali" nei confronti dei progetti italiani, visto che i funzionari della BEI erano tenuti a effettuare un'analisi molto precisa delle reali necessità di finanziamento dei singoli progetti, degli obiettivi finali da raggiungere e soprattutto degli effetti positivi che potevano essere generati (ovviamente in termini di crescita economica e di sviluppo sociale). Una volta verificata l'utilità del progetto e la capacità di realizzarlo da parte delle imprese richiedenti il finanziamento, la BEI erogava il prestito a lungo termine (dai dieci ai venti anni) che includeva una franchigia di durata compresa fra i tre e i cinque anni, ovvero un periodo di tempo nel quale non si doveva rimborsare il capitale, ma si calcolavano solo gli interessi.

Il fatto che l'obiettivo primario dei progetti fosse quello di ridurre e in prospettiva annullare il gap esistente tra le regioni meno sviluppate della CEE e le altre comportava, almeno fino alla grave crisi economica legata allo shock petrolifero e al contemporaneo ingresso inglese nella Comunità, un'attenzione particolare al finanziamento del Mezzogiorno italiano: negli anni Sessan-

7 Si noti che, proprio per evitare che la BEI fosse vista come concorrente all'attività di finanziamento svolta dalle principali banche dei paesi membri della CEE, una delle prime operazioni svolte dalla presidenza della BEI fu quella di scrivere a tali banche (per l'Italia la Banca Commerciale Italiana) una lettera in cui si spiegava il ruolo dell'istituzione e soprattutto si annunciava l'imminente apertura di rilevanti depositi presso le stesse. Il quadro era molto chiaro ed annullava tutti i timori di una concorrenza sleale perché fatta da una banca finanziata da fondi comunitari: non solo la BEI creava nuove occasioni di intervento per le principali banche europee, ma con i propri depositi aumentava la loro disponibilità di risorse finanziarie e quindi diveniva di fatto un'istituzione che le supportava. Si noti inoltre che, al fine di garantirsi liquidità in più valute e di mantenere la "clausola monetaria" (ovvero la regola che il beneficiario del prestito doveva rimborsare il prestito nella valuta ricevuta), la BEI aveva aperto conti correnti presso le banche di emissione dei paesi membri della CEE, nonché presso la *Federal Reserve Bank* di New York. A tali banche le società beneficiarie dei finanziamenti dei prestiti BEI potevano rivolgersi sia per ritirare le somme ottenute in prestito, sia per rimborsare capitale e interessi. Si noti infine che nel periodo qui analizzato la BEI trovava le risorse necessarie alla sua attività non solo nei capitali versati dagli stati membri (pari alla nascita ad un milione di UCE versato in parte in oro, in parte in valute dei paesi CEE e dollari USA), ma anche nei prestiti ottenuti sui sei mercati comunitari, in Svizzera e USA (e in seguito in Giappone). Cfr. ibidem, pp. 15–17.

ta quest'ultimo rappresentava infatti l'area più arretrata a livello economico e sociale in ambito comunitario. Dalla sua istituzione ai primi anni Settanta la metà dei finanziamenti attribuiti dalla BEI, sia come numero di progetti finanziati, sia come valori prestati, fu così assegnata all'Italia al fine di finanziare numerosi progetti dedicati alla creazione di infrastrutture e nuovi poli produttivi nel Mezzogiorno: appartenevano a quest'ultimo quasi il 92% dei progetti italiani finanziati dalla BEI e oltre l'80% degli importi da essa complessivamente erogati (cfr. tabella 1 in appendice). Si noti peraltro che, considerando i soli sei paesi CEE, la quota destinata all'Italia è in realtà molto più alta, ovvero oltre il 61%; si riduce al 51% se si prendono in esame anche i finanziamenti erogati ai "paesi associati", ovvero la Grecia, la Turchia, i territori d'oltremare francesi e le ex colonie africane dei paesi della Comunità (cfr. tabella 2).

La preferenza accordata all'Italia non era certo casuale visto che la costituzione della BEI era stata richiesta dal governo italiano: non solo in base ai trattati di Roma, la BEI era una delle due istituzioni europee espressamente destinate alla realizzazione della coesione economica e sociale in ambito CEE (l'altra era il Fondo Sociale Europeo, FSE), ma è da notare che il Protocollo annesso ai trattati e relativo all'Italia prevedeva esplicitamente l'impiego delle risorse messe a disposizione di BEI e FSE al fine di favorire l'attuazione del piano decennale di espansione economica e di miglioramento della qualità della vita (ovvero il piano Vanoni). E sempre non casualmente ai vertici della BEI era stato inizialmente messo un italiano (Pietro Campilli, esponente democristiano e più volte ministro nei diversi governi al potere nella fase di ricostruzione postbellica) che aveva avuto il compito di avviare l'istituzione (ne fu presidente dal gennaio 1958 fino al maggio 1959 quando passò alla presidenza del Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro, CNEL) orientandola subito verso la realizzazione degli obiettivi per cui era nata. A lui era poi succeduto, restando in carica dal giugno 1959 fino al settembre 1970, Paride Formentini (già dirigente dell' Istituto Mobiliare Italiano, della Società Finanziaria Telefonica e della Finmare e poi direttore generale in Banca d'Italia): la sua designazione confermava sia che all'Italia spettava un rapporto privilegiato con la BEI, sia che il governo italiano voleva affidare la gestione di tale istituzione comunitaria a dirigenti di provata competenza in ambito creditizio e, allo stesso tempo, convinti della rilevanza dell'intervento pubblico nell'economia.

Si noti peraltro che spesso la BEI non aveva relazioni dirette con le imprese che di fatto costruivano le infrastrutture e/o i nuovi poli industriali: per tutti i finanziamenti relativi al Mezzogiorno utilizzava come interfaccia la Cassa del Mezzogiorno e le tre società finanziarie pubbliche cui era affidato il compito di seguire l'evoluzione dei progetti finanziati che si trovavano nelle aree di competenza loro assegnate, ovvero l'Istituto per lo Sviluppo Economico dell'Italia Meridionale (l'ISVEIMER, che si occupava del cosiddetto Mezzogiorno continentale), l'Istituto Regionale per il Finanziamento alle Industrie in Sicilia

(l'IRFIS, la cui area di competenza era la Sicilia) e il Credito Industriale Sardo (il CIS, la cui attività era dedicata alla Sardegna). Si noti in proposito che, ai fini dell'erogazione dei finanziamenti della BEI, il Mezzogiorno includeva otto regioni (Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sardegna e Sicilia) cui si sommavano le provincie di Ascoli, Frosinone, Latina e Rieti, alcuni comuni della parte meridionale della provincia di Roma, nonché le isole toscane Elba e Giglio. Proprio la presenza di due regioni a statuto speciale comportava per queste ultime il ricorso a enti di natura regionale al posto dell'ISVEIMER ed è inoltre evidente che l'inserimento di alcune provincie e località di regioni non inserite nel Mezzogiorno 'storico' serviva all'Italia per finanziare, tramite la BEI, progetti in loco in via prioritaria (ad esempio un nuovo sistema di approvvigionamento dell'acqua per le isole d'Elba e del Giglio). Solo la somma degli effetti dello shock petrolifero (e la successiva forte instabilità dei tassi di cambio tra le valute comunitarie) e dell'ingresso del Regno Unito nella CEE (con la conseguente entrata in funzione nel 1975 del Fondo Europeo di Sviluppo Regionale) avrebbe modificato l'attitudine della BEI riducendo la rilevanza del Mezzogiorno e aumentando i finanziamenti verso altre aree della CEE (con l'inclusione dell'Italia centrale e settentrionale).

Si noti infine che ai finanziamenti erogati dalla BEI che passavano tramite la Cassa del Mezzogiorno si aggiungevano quelli connessi alla realizzazione di tutte le infrastrutture che potevano migliorare i collegamenti tra il Mezzogiorno e il nord Europa: questi ultimi, sia che fossero prima effettuati via mare (tramite il porto di Genova) o che fossero direttamente avviati su ferrovia o su strada, attraversavano ovviamente il centro-nord e in particolare la pianura padano-veneta e l'arco alpino. In questi casi il rapporto contrattuale poteva vedere un'interfaccia istituzionale come l'IMI, il Consorzio di Credito per le Opere Pubbliche (CREDIOP) e l'Istituto di Credito per le Imprese di Pubblica Utilità (ICIPU), oppure vedeva al tavolo delle trattative con i vertici della BEI la presenza di dirigenti di società pubbliche importanti come le Ferrovie dello Stato, la Società Autostrade Concessioni e Costruzioni, la STET-SIP e l'Italcantieri-CMF (Costruzioni Meccaniche Finsider).[8] In merito alla distribuzione dei progetti finanziati e degli importi dei relativi finanziamenti si nota peraltro il ruolo assolutamente prioritario assunto dalla Cassa per il Mezzogiorno (cui andavano oltre il 79% dei primi e quasi il 55% dei secondi, tutti ovviamente destinati all'Italia meridionale), nonché la chiara preferenza data alla

8 Sugli enti beneficiari dei prestiti erogati dalla BEI in Italia cfr. la tabella 1 in appendice. Si noti inoltre che Italcantieri-CMF fu beneficiaria di ben due finanziamenti della BEI, gli unici che, negli anni Sessanta, non arrivarono nel Mezzogiorno pur non facendo riferimento a infrastrutture. Nel 1962 la BEI erogò, infatti, 4,8 milioni di UCE per la riconversione di una parte dei cantieri navali di Livorno in stabilimenti di carpenterie metalliche della CMF di Livorno in grado di dare lavoro a 1.000 lavoratori. All'Italcantieri furono erogati, nel 1968, ben 10 milioni di UCE (6.250 milioni di lire) per la modernizzazione dei cantieri di Monfalcone (prestito al tasso del 6,5% da rimborsare dopo dodici anni con i primi tre anni di franchigia). Cfr. ABEI, CD 33/67, Comité de Direction, Procès-verbal de la réunion des 7 et 8 décembre 1967.

realizzazione di nuove infrastrutture stradali rispetto a quelle ferroviarie (alla Società Autostrade fu assegnato oltre il 22% degli importi finanziati a fronte del quasi 5% riservato alle Ferrovie dello Stato). Anche quasi tutti i progetti e finanziamenti ricevuti dall'IMI erano rivolti al Mezzogiorno che quindi beneficiava dell'intervento della BEI in oltre il 98% dei progetti e per quasi il 97% degli importi assegnati all'Italia. Più equilibrati nella distribuzione sul territorio erano infine i progetti e finanziamenti relativi alle infrastrutture realizzate da Società Autostrade, Ferrovie dello Stato e STET-SIP: eccettuato il caso delle infrastrutture ferroviarie, erano peraltro in maggioranza indirizzate verso il centro e il nord Italia (cfr. la tabella 1 in appendice).

3. I finanziamenti della BEI in favore del rinnovamento e della costruzione di vie di comunicazione nel versante meridionale delle Alpi

I finanziamenti erogati dalla BEI con l'obiettivo di favorire il rinnovamento o la costruzione di strade ferrate e autostrade che attraversavano le valli alpine vedevano come controparte le Ferrovie dello Stato e la Società Autostrade, ma in quest'ultimo caso, se le regioni interessate erano a statuto speciale, il finanziamento arrivava alle società autostradali direttamente interessate (ovvero quella del Brennero e quella Valdostana). Indipendentemente dagli obiettivi connessi al miglioramento delle vie di comunicazione col Mezzogiorno, il rinnovamento o e la realizzazione di tali vie di comunicazione avevano un impatto significativo sulle relazioni commerciali tra i paesi transalpini e le aree già economicamente sviluppate del paese: miglioravano in particolare le vie di comunicazione nelle regioni alpine sia verso la pianura padano-veneta che verso le regioni francesi e tedesche d'oltralpe.

Poiché, come già indicato, i finanziamenti erogati dalla BEI tra l'inizio degli anni Sessanta e la metà degli anni Settanta ammontavano complessivamente a oltre 90 milioni di UCE e prevedevano l'ammodernamento o la costruzione di quattro importanti vie di comunicazione tra l'Italia e gli altri paesi membri della CEE, diventava ancora più evidente il vantaggio che ne potevano trarre le regioni alpine. Esse diventavano più facilmente raggiungibili da merci e persone e questo portava sia a incrementare le attività produttive e commerciali delle imprese situate in loco, sia ad ampliare il numero di turisti che, in particolare dopo il boom economico, si recavano nelle vallate alpine per le proprie vacanze invernali ed estive.

I primi prestiti BEI furono erogati in favore del trasporto su ferrovia: con un investimento complessivo pari, per la componente erogata dalla BEI, a 26 milioni di UCE (ovvero 16.250 milioni di lire). Furono utilizzati per migliorare i trasporti "su ferro" tra la Liguria e la Francia centrale e settentrionale, nonché quelli tra la pianura padano-veneta, le Alpi orientali, l'Austria e la Baviera: nell'aprile 1961 la BEI finanziò infatti con 21 milioni di UCE (13.125 milioni di lire) l'elettrificazione e il layout della linea ferroviaria tra Genova e

Modane e con altri 5 milioni di UCE (3.125 milioni di lire) il rinnovamento della linea ferroviaria tra Bolzano e il Brennero. Così, nella prima metà degli anni Sessanta, a due delle tre principali vie di comunicazione ferroviarie alpine con la Francia e la Germania (la terza, quella passante per il San Gottardo, non implicava ovviamente l'attraversamento di aree montane in territorio italiano) fu data la capacità di supportare l'incremento del traffico merci e passeggeri, conseguente allo sviluppo economico dei paesi della CEE che vedevano un incremento annuale delle loro relazioni commerciali del 13%. La nuova elettrificazione e la sostituzione degli impianti con un sistema di trazione a corrente continua a 3.000 volts consentiva infatti di aumentare la capacità della linea ferroviaria: poteva così transitare un numero maggiore di treni formati da locomotive più grandi e potenti e quindi in grado di trainare più carrozze, ovvero si permetteva alle Ferrovie dello Stato un aumento delle quantità trasportate e una riduzione del costo di trasporto unitario. A questi vantaggi si doveva inoltre aggiungere il fatto che la BEI finanziava, con 4 milioni di UCE erogati nel 1961, anche il rinnovamento della linea ferroviaria in territorio francese, ovvero quella che collegava Modane con Chambery (finanziamento peraltro rinnovato nel 1974): in tal modo i nuovi e più efficienti convogli ferroviari che partivano da Genova potevano arrivare più facilmente in Savoia e quindi proseguire per tutte le principali destinazioni francesi.[9]

Si noti peraltro che le condizioni dei prestiti erano particolarmente favorevoli. Il progetto di rinnovo della ferrovia Genova-Modane comportava infatti un finanziamento BEI pari al 50% dell'importo del progetto (ovvero 42 milioni di UCE, pari a 26.250 milioni di lire) rimborsabile in quasi 21 anni con un totale di interessi pari a 780.000 UCE. L'accordo con la società beneficiaria, le Ferrovie dello Stato SpA, approvato dai vertici BEI il 24 febbraio 1961 e stipulato formalmente il successivo 8 aprile, prevedeva peraltro il pagamento della prima rata di rimborso solo alla fine del 1963 e il versamento dell'ultima alla fine del 1981 (per un totale di 37 rate semestrali). Se si considera che gli interessi pagati erano al tasso del 5,625% e che il prestito fu erogato in sole tre rate di pari importo tra l'inizio di luglio 1961 e l'inizio del marzo 1962 è evidente il basso costo complessivo del prestito erogato dalla BEI. Si noti infine che, essendo in vigore fino al giugno 1968, la clausola che obbligava la banca a effettuare i prestiti in un mix di valute (esclusa quella nazionale del richiedente il prestito) il finanziamento prevedeva l'apertura di ben cinque conti correnti presso le banche d'emissioni comunitarie e quella americana.[10]

9 Cfr. ABEI, CD 93/61 – Comité de Direction, Procès-verbal de la réunion du 15 février 1961. Nel 1974 il progetto delle SNCF "Modane" ottenne un ulteriore finanziamento dalla BEI di 18 milioni di UCE al fine di accrescere la capacità del trasporto ferroviario sulla tratta Chambery-Modane. Ibidem., CD 57 – SG 21/73 – Comité de Direction, Procès-verbal de la réunion des 5 et 6 juin 1973.

10 Cfr. ABEI, Pratica FS Genova-Modane (1961–7002), progetto di "elettrificazione e sistemazione [layout] della linea ferroviaria Genova-Modane, attraverso il cambiamento della corrente di trazione", financial number 10012; ibidem, CD 93/61, Procès-verbal de la réunion du 15 février 1961.

Per quanto riguarda invece il progetto di ammodernamento della ferrovia Bolzano-Brennero, l'accordo per il finanziamento, firmato il 4 maggio 1964, prevedeva l'erogazione a favore delle Ferrovie dello Stato SpA di un importo pari al 50% del costo complessivo del progetto (10 milioni di UCE, ovvero 6.250 milioni di lire): il prestito, erogato in due rate (una nel giugno 1964 e l'altra esattamente un anno dopo), prevedeva la prima rata di rimborso alla fine di maggio 1966, mentre l'ultima era stabilita alla fine di novembre 1980. Meno favorevole rispetto a quello relativo alla ferrovia Genova-Modane, fu in questo caso il costo del prestito, ovvero l'ammontare degli interessi complessivi pagati: questi ultimi furono infatti pari a 432.019,58 UCE, ma a questo proposito è necessario ricordare sia l'effetto della grande inflazione registrata negli anni Settanta, sia il fatto che la possibilità di chiudere il finanziamento a 15 anni dall'erogazione rendeva comunque molto vantaggioso il prestito.[11]

Si noti infine che la stretta connessione tra la realizzazione di questi due progetti e il miglioramento delle infrastrutture di collegamento col Mezzogiorno emergeva dal fatto che nel dossier redatto dalla BEI in merito ai finanziamenti erogati alle Ferrovie dello Stato SpA erano indicati come facenti parte del piano decennale di modernizzazione della rete ferroviaria italiana il raddoppiamento e ammodernamento di 200 km della linea Battipaglia-Reggio Calabria (prestito pari a 20 milioni di UCE ovvero 12.500 milioni di lire) e la realizzazione della linea Eccellente-Gioia Tauro (prestito ventennale ad un tasso del 6,75%, con cinque anni di franchigia prima di restituire la prima rata e un importo pari a 16 milioni di UCE ovvero 10.000 milioni di lire).[12] Posto che anche per i due progetti meridionali la BEI copriva il 50% del costo del progetto questo significava che al miglioramento delle linee ferroviarie alpine era destinato quasi il 42% delle somme investite dalle Ferrovie dello Stato in progetti finanziati dalla BEI (cfr. tabella 3 in appendice), ovvero una percentuale altissima in un contesto nel quale la priorità spettava all'erogazione di fondi per il Mezzogiorno.[13]

La scelta di preferire uno sviluppo basato sulla creazione di nuove vie di trasporto su strada, resa evidente dalla creazione dell'autostrada del Sole, portò poi lo stato italiano alla richiesta di finanziamenti per realizzare nuove moderne

Queste le date di erogazione delle tre rate di finanziamento da 4.375 milioni di lire ciascuna: 3 luglio 1961, 31 ottobre 1961, 1 marzo 1962. Questi erano peraltro gli importi erogati nelle diverse valute: 16 milioni di marchi tedeschi; 32.090.890 franchi francesi, 100 milioni di franchi belgi; 14,48 milioni di fiorini olandesi e 4,5 milioni di dollari USA (cfr. in particolare ibidem, Projet FS Genes-Modane, lettera BEI al Ministero dei Trasporti, 8 gennaio 1963, nonché la documentazione relativa alle singole rate in ivi). Si noti infine che le valute comunitarie erano solo quattro perché tra franco belga e franco lussemburghese era in vigore un'unione monetaria.

11 Cfr. ABEI, Pratica FS Bolzano-Brennero (1963–7017), progetto di "Cambiamento della corrente di trazione della linea ferroviaria Bolzano-Brennero", financial number 10059; ibidem, CD 155/63, Procès-verbal de la réunion du 20 août 1963. Queste le date e le somme erogate (in lire) nelle due rate di finanziamento: 1 giugno 1964, 1.500 milioni; 1 giugno 1965, 1.625 milioni.

12 Cfr. ABEI, CD 30/66 – Comité de Direction, Procès-verbal de la réunion du 6 juillet 1966; CD 31/1966, Comité de Direction, Procès-verbal de la réunion des 12 et 13 octobre 1966.

13 Cfr. ABEI, Projet FS Genes-Modane, Contrôle – Lettera della BEI, Direzione dei Prestiti, Amministrazione, Note au dossier, 28 febbraio 1972.

infrastrutture stradali che si sarebbero affiancate a quelle ferroviarie sottraendo loro di fatto una parte rilevanti dei flussi mercantili. La BEI partecipò quindi al finanziamento relativo alla costruzione della nuova autostrada del Brennero, in particolare la sezione nord che collegava Bolzano al Brennero, ovvero un tratto molto costoso in quanto estremamente complesso sia a livello tecnologico (a causa dell'alto numero di viadotti e gallerie), sia in termini di impatto ambientale (soprattutto in riferimento all'aumento del traffico stradale che la nuova via di comunicazione comportava visto che attirava molti di coloro che prima utilizzavano altri valichi alpini): accanto alla rinnovata ferrovia si aggiungeva così una fondamentale via di comunicazione verso Austria e Baviera. A dimostrazione della difficoltà del progetto, ma anche della sua rilevanza strategica, nel periodo qui considerato i finanziamenti relativi all'autostrada del Brennero rappresentarono un settimo dei prestiti complessivamente concessi alla Società Autostrade e si registrarono ritardi nell'esecuzione dell'opera (che obbligarono alcuni dirigenti BEI a recarsi a Trento alla metà dell'ottobre 1967 per verificare la situazione). Si noti inoltre che, pur essendo strettamente connessi alla realizzazione di un'unica infrastruttura viaria, i finanziamenti formalmente erogati dalla BEI furono in realtà due: uno di 24 milioni di UCE (15.000 milioni di lire) venne erogato nel luglio 1965 e un altro di quasi 16,4 milioni di UCE (poco più di 10.000 milioni di lire) venne attribuito nel dicembre 1970.

Anche in questo caso le condizioni furono di assoluto favore: dato un progetto iniziale che prevedeva un costo complessivo di 48 milioni di UCE (30.000 milioni di lire), la realizzazione dell'autostrada del Brennero venne finanziata con un contributo pari al 50% di tale valore, che fu assegnato in nove rate tra il luglio 1965 e l'agosto 1968 alla società Autostrada del Brennero SpA con la previsione della prima rata di rimborso alla fine del settembre 1970 e dell'ultima rata alla fine del marzo 1985, ovvero quasi 20 anni dopo (il totale degli interessi pagati fu pari a 4.664.957,23 UCE). A tutto ciò si sommava il secondo prestito di 16.393.442,62 UCE (al tasso del 9% con rimborso entro venti anni e ben dieci di franchigia) assegnato il 17 dicembre 1970 utilizzando come interfaccia il CREDIOP, l'ICIPU e la *Deutsche Girozentrale*: si noti che in questo caso il tratto autostradale in cui fare interventi era più ampio ovvero andava da Verona al Brennero.[14] Si trattava di un valore complessivamente limitato se rapportato

14 Cfr. ABEI, Pratica Autostrada del Brennero I (1965–7002), progetto di "costruzione della sezione dell'autostrada del Brennero compresa tra il colle del Brennero e Bolzano", financial number 10085; CD 184/64, Procès-verbal de la réunion du 29 octobre 1964. Queste le date e le somme erogate (in lire) nelle singole rate di finanziamento della prima tranche: 28 luglio 1965, 600 milioni; 5 ottobre 1965, 900 milioni; 8 luglio 1966, 2.000 milioni; 4 gennaio 1967, 1.000 milioni; 7 luglio 1967, 2.500 milioni; 25 ottobre 1967, 1.500 milioni; 29 dicembre 1967, 500 milioni; 22 maggio 1968, 2.500 milioni; 28 agosto 1968, 3.500 milioni. Si noti peraltro che la BEI non prese in considerazione l'ipotesi di prolungare da 20 a 25 anni il prestito (cfr. ibidem, CD 15/1967, Procès-verbal de la réunion du 30 juin 1967). Sul ritardo nell'esecuzione dei lavori cfr. ibidem, CD 26/67, Procès-verbal de la réunion du 11 octobre 1967. Si noti inoltre che nel tasso di interesse pagato per il secondo finanziamento era compresa la commissione dello 0,25% spettante alla *Deutsche Girozentrale* presso la quale transitavano i 60 milioni di marchi tedeschi del finanziamento. Cfr. ABEI, CD 30/70 – Comité de Direction, Procès-verbal de la réunion des 20, 21 et 22 octobre 1970; CD 59 – SG 22/73,

all'impatto economico garantito dalla nuova autostrada che metteva il Trentino-Alto Adige al centro dei traffici tra Italia settentrionale e Baviera ovvero tra alcune delle regioni più densamente abitate ed economicamente sviluppate della CEE.

L'altro tratto autostradale alla cui costruzione fu destinato un finanziamento della BEI fu poi quello di 48 km collegava il Piemonte alla Valle d'Aosta e quindi alla galleria del Monte Bianco e alla Savoia, nonché alla Svizzera romanda. Con un prestito di 24 milioni di UCE (ovvero 15.000 milioni di lire) erogato alla Società Autostrade Valdostane a partire dal gennaio 1966 e pari al 50% del costo del progetto complessivo, fu quindi finanziata la realizzazione di una nuova veloce via di comunicazione stradale nelle Alpi occidentali che rendeva molto più facili le relazioni commerciali tra l'Italia settentrionale e la Francia centro-settentrionale. Il progetto dell'autostrada in Valle d'Aosta, ovvero del collegamento tra Aosta e la preesistente autostrada Quincinetto-Ivrea-Torino, fu preso in esame nel Comitato di Direzione del 4 maggio 1965. Il contratto di finanziamento, stipulato il 5 ottobre 1965, evidenziava le usuali condizioni di favore: il prestito, erogato in otto rate tra il gennaio 1966 e il dicembre 1967, prevedeva infatti il pagamento di interessi pari al 6,25% e il rimborso della prima rata solo nell'ottobre 1971, mentre l'ultima era stabilita per l'autunno 1985. Si noti infine che il rimborso complessivo fu in realtà inferiore all'importo erogato di ben 552.021 UCE grazie all'abbassamento dell'effettivo tasso di interesse inizialmente previsto.[15]

Con i suoi prestiti la BEI contribuì così allo sviluppo del trasporto "su strada" verso la Francia e la Germania ponendo le basi non solo per un miglioramento del trasporto merci, ma anche per quello del turismo verso l'Italia. Furono favorite tanto le località montane, ovvero quelle delle due regioni attraversate dalle nuove autostrade, quanto quelle lacustri e marine cui i turisti, in particolare quelli tedeschi, potevano accedere utilizzando le nuove infrastrutture stradali alpine e poi quelle realizzate nella pianura padano-veneta.

Non solo alle autostrade alpine veniva dedicato oltre il 23% degli importi erogati dalla BEI per il miglioramento della rete autostradale italiana (cfr. tabella 2 in appendice), ma tali vie di comunicazione erano anche finanziate cercando di realizzare una nuova rete autostradale tra i paesi della CEE. Mentre prestava denaro alle Società Autostradali del Brennero e Valdostane, la BEI finanziava infatti rilevanti opere autostradali anche sull'altro versante delle Alpi. Questo non era ovviamente possibile nelle Alpi centrali e orientali che erano confinanti con paesi extracomunitari, mentre assumeva grande importanza nelle relazioni stradali relative alle valli delle Alpi occidentali, ovvero quelle tra

Comité de Direction, Procès-verbal de la réunion des 12, 13 et 14 juin 1973.

15 Cfr. ABEI, pratica Autostrada della Val d'Aosta (1965–7003), progetto di "costruzione di un'autostrada tra Quincinetto e Aosta", financial number 10088; ibidem, Direction des Affaires Générales, CD/16/65 – Comité de Direction. Procès-verbal de la réunion du 4 mai 1965. Queste le date e le somme erogate (in lire) nelle singole rate di finanziamento: 18 gennaio 1966, 1.000 milioni; 2 marzo 1966, 1.000 milioni; 7 giugno 1966, 2.000 milioni; 7 settembre 1966, 3.000 milioni; 7 aprile 1967, 3.000 milioni; 7 settembre 1967, 2.000 milioni; 6 novembre 1967, 1.500 milioni; 6 dicembre 1967, 1.500 milioni.

Italia e Francia. Emblematici in proposito erano i casi del finanziamento nel 1967 con 10,12 milioni di UCE dell'autostrada Roquebrune-Menton (frontiera italo-francese) e quello del 1975 relativo al tunnel stradale del Frejus tra le valli dell'Arc e il vallo di Rochemolles in provincia di Torino: essi si sommavano sia al finanziamento erogato nel 1968 e pari a 16 milioni di UCE (10.000 milioni di lire, al tasso del 7% rimborsabili in venti anni di cui i primi cinque di franchigia) per la costruzione del tratto di km 18,8 compreso tra San Remo e Saint Louis alla frontiera italo-francese, sia al prestito pari a 15 milioni di UCE (poi ridotti 13.661.202,19 UCE al tasso del 7,5% con rimborso dopo venti anni con cinque anni di franchigia) erogato nel settembre 1970 e relativo all'autostrada dei Fiori nel tratto compreso tra Andora e San Remo.[16] In tal modo la BEI finanziava il rafforzamento delle vie di transito per passeggeri e merci tra Italia e Francia che, al termine dei lavori, si basavano su ben tre assi autostradali principali nei quali si potevano immettere, tra le altre, le merci prodotte nel Mezzogiorno e trasportate via mare al porto di Genova.

Proprio la rilevanza strategica del porto di Genova per le merci provenienti dal Mezzogiorno tirrenico, ma soprattutto da Sicilia e Sardegna, portò poi la BEI a finanziare anche l'autostrada dei Trafori così chiamata non solo perché caratterizzata da un elevato numero di trafori lungo il tracciato appenninico tra Liguria e Lombardia/Piemonte, ma perché, intersecandosi con la rete autostradale esistente nella pianura padana, consentiva di mettere in comunicazione Genova con i principali trafori di valico alpini delle Alpi occidentali e centrali (ovvero quelli del Frejus, del Monte Bianco, del Gran San Bernardo, del Sempione e, sia pure a maggiore distanza, del Gottardo). In questo caso la prima tranche del prestito assegnata nel luglio 1973 ammontava a 33,28 milioni di UCE (tasso d'interesse 7,75%, rimborso a venti anni e franchigia di quattro anni), mentre la seconda relativa alla primavera 1975 ammontava 30 milioni di UCE (ovvero 24 milioni di lire al tasso del 10,5% per 15 anni di cui tre di franchigia): entrambe si inquadravano nell'evidente progetto di creare un rete di trasporti autostradali sempre più efficiente tra il Mezzogiorno (continentale e insulare), Genova, la pianura padana e le altre regioni della CEE.[17]

A tutto questo si aggiungevano i prestiti legati ad altri tipi di infrastrutture,

16 Cfr. ABEI, Direction AG – Secrétariat – CD 101 – SG 28/74 – Comité de Direction. Procès-verbal de la réunion des 24 et 25 juillet 1974; CD 108 – SG 31/74 – Comité de Direction. Procès-verbal de la réunion des 3, 4 et 5 septembre 1974; CD 144 – SG 42/74 – Comité de Direction. Procès-verbal de la réunion des 27 et 28 novembre 1974; CD 147 – SG 43/74 – Comité de Direction. Procès-verbal de la réunion des 4 et 5 décembre 1974; CD 10 – SG 3/74 – Comité de Direction. Procès-verbal de la réunion des 21, 22 et 23 janvier 1975. Cfr. inoltre CD 1/1967 – Comité de Direction, Procès-verbal de la réunion des 11 et 12 janvier 1967; CD 8/1967 – Comité de Direction, Procès-verbal de la réunion des 18, 20 et 21 avril 1967; CD 33/67, Comité de Direction, Procès-verbal de la réunion des 7 et 8 décembre 1967; CD 33/69, Comité de Direction, Procès-verbal de la réunion du 17 octobre 1969; CD 34/69, Comité de Direction, Procès-verbal de la réunion des 20, 21 et 22 octobre 1969.

17 Cfr. ABEI, CD 47 – SG 18/73, Comité de Direction, Procès-verbal de la réunion des 16 et 17 mai 1973; CD 59 – SG 22/73, Comité de Direction, Procès-verbal de la réunion des 12, 13 et 14 juin 1973; CD 17 – SG 5/75, Comité de Direction, Procès-verbal de la réunion des 4, 5 et 6 février 1975.

da quelle relative alla produzione e distribuzione di elettricità a quelle legate alle telecomunicazioni. Senza queste ultime non si poteva infatti concepire un incremento delle relazioni commerciali tra i paesi CEE e l'Italia e in particolare il Mezzogiorno. I nuovi poli produttivi necessitavano infatti di un'adeguata distribuzione di energia elettrica e di nuove linee telefoniche. Da questo punto di vista l'area alpina presentava condizioni particolari: da una parte l'esistenza di numerosi ed efficienti impianti idroelettrici non comportava la necessità di crearne nuovi, o comunque di chiedere alla BEI prestiti (che sarebbero stati in parte sottratti alle esigenze del Mezzogiorno). Per quanto riguarda invece le linee telefoniche, l'esigenza di un ammodernamento era evidente. Anche in questo caso emergeva la necessità di migliorare le telecomunicazioni tra i paesi transalpini e i nuovi poli industriali, sia quelli realizzati con finanziamenti non comunitari nel centro-nord, sia quelli creati anche con i prestiti erogati dalla BEI. Così ad esempio furono erogati alla SIP ingenti finanziamenti per migliorare ed estendere la telefonia in Veneto e Trentino-Alto Adige (il progetto prevedeva l'installazione di nuove "reti fisse a commutazione di circuiti"): si trattava di un prestito di 25 milioni di UCE (15.625 milioni di lire) erogato nel luglio 1969 (al tasso dell'8,675% per venti anni con tre di franchigia) seguito da un altro di 30 milioni di UCE (24.500 milioni di lire) assegnato nell'aprile 1975 (tasso 9,875%, durata dodici anni di cui due di franchigia).[18] È evidente che la rinnovata efficienza delle telecomunicazioni in area alpina giovava all'intera Italia, ma è altrettanto chiaro che a essere le prime beneficiarie erano le aziende e le comunità del Nord e in particolare quelle alpine, passate dall'essere alla periferia dello sviluppo economico italiano all'esserne uno degli snodi essenziali.

Questa evidenza non sfuggì ai vertici della BEI che a partire dai *reports* celebrativi cominciarono a segnalare come gli effetti dei finanziamenti concessi fossero ben più ampi di quelli verificabili nelle aree economicamente e socialmente arretrate del Mezzogiorno cui erano in gran parte rivolti. In particolare per le infrastrutture ferroviarie e stradali realizzate in area alpina (quasi sempre nei tempi previsti nonostante la presenza di notevoli difficoltà tecniche legate alla necessità di costruire gallerie e viadotti) fu quindi sottolineato non solo il loro impatto positivo per le popolazioni e imprese locali e per la crescita degli scambi in ambito comunitario, ma anche il ruolo giocato da tali vie di comunicazione nel rendere più uniti i cittadini della CEE. Questo diventava tanto più importante quanto più si verificava che, per ragioni indipendenti dall'attività della BEI, i finanziamenti destinati all'Italia meridionale non davano gli esiti attesi sia a causa di tempi di realizzazione molto più lunghi del previsto (per le infrastrutture), sia perché le scelte di alcuni nuovi poli industriali non si erano

18 Cfr. ABEI, Direction AG – Secrétariat – CD 47 – SG 13/75 – Comité de Direction. Procès-verbal de la réunion des 7, 8, 9, 10 et 11 avril 1975; CD 51 – SG 14/75 – Comité de Direction. Procès-verbal de la réunion des 15 et 16 avril 1975; CD 63 – SG 17/75 – Comité de Direction. Procès-verbal de la réunion des 13, 14 et 15 mai 1975.

rivelate opportune (erano ad esempio troppo distanti dai mercati di sbocco e, dopo lo shock petrolifero, dotate di impianti nuovi, ma troppo dipendenti dall'utilizzo di petrolio, una materia prima divenuta molto più costosa di quanto prevedibile nei progetti con l'effetto di rendere poco redditizi gli impianti costruiti utilizzando i prestiti della BEI).

Si noti infine che la particolare attenzione prestata dalle istituzioni comunitarie al finanziamento dei progetti in Italia continuò fino alla metà degli anni Settanta, ovvero fino a quando la traumatica fine del sistema monetario previsto a Bretton Woods (il 15 agosto 1971) e lo shock petrolifero dell'autunno 1973 modificarono drasticamente le condizioni economico-finanziarie mondiali e portarono alla stagflazione nei paesi comunitari. La BEI che, a partire dal giugno 1968, aveva previsto la possibilità di erogare parte dei prestiti nella moneta del paese beneficiario, non solo ritornò ai finanziamenti in più valute, ma decise anche di limitare quelle utilizzate, ovvero decise di ricorrere solo a quelle pregiate che meglio reagivano alla congiuntura economica negativa (quindi marchi tedeschi, fiorini olandesi, franchi svizzeri ecc.). In presenza del *gold exchange standard* o comunque di tassi di cambio stabili, il fatto di ricevere e restituire somme in valuta straniera, giustificato dalla volontà della BEI di non utilizzare eccessivamente una valuta e di averne una liquidità eccessiva (in particolare la lira italiana, visto che la metà dei finanziamenti erogati riguardava l'Italia), non aveva comportato particolari problemi alle imprese italiane. Gli oneri relativi alle commissioni di cambio erano nettamente inferiori ai risparmi ottenuti sui tassi di cambio: era quindi normale che nei piani di ammortamento, ovvero di rimborso, si prevedessero versamenti in marchi tedeschi presso la *Deutsche Bundesbank* a Francoforte, in franchi francesi presso la *Banque de France a Parigi*, in fiorini olandesi presso la *Nederlandsche Bank* ad Amsterdam, in franchi belgi presso la *Banque Nationale de Belgique* a Bruxelles, nonché in dollari USA presso la *Federal Reserve Bank* a New York.[19] La scelta di escludere la lira italiana dalle valute utilizzabili per il rimborso dei prestiti della BEI creava non solo dei problemi alla valuta italiana (che agli occhi di investitori internazionali confermava la propria debolezza), ma anche alle imprese italiane che scontavano la svalutazione della moneta nazionale rispetto alle valute forti in occasione del rimborso dei finanziamenti della BEI. Sebbene questa condizione fosse comune a tutte le imprese degli stati CEE che avevano una moneta debole (ad esempio la Francia), la situazione più complessa era proprio quella delle imprese italiane visto che, per mancanza di materie prime alternative al petrolio e per la debolezza dei propri governi, l'Italia restava il paese più debole a livello economico in ambito comunitario e la situazione era ancora più difficile nel

19 Cfr. in proposito il già citato finanziamento BEI relativo al progetto FS Genova-Modane in ABEI, Projet FS Genes-Modane, lettera raccomandata della BEI al Ministero dei Trasporti del 4 dicembre 1963, nonché ibidem, Versements, Lettere tra la BEI e il Ministero dei Trasporti in riferimento al versamento del finanziamento e al rimborso di interessi e capitali (nelle valute indicate nel testo).

Mezzogiorno. In un simile contesto la valutazione positiva delle infrastrutture realizzate nei tempi e modi previsti veniva ancora più enfatizzata sia dalla BEI che dal governo italiano e le vie di comunicazione alpine rappresentavano, nel complesso, degli esempi da segnalare.

Conclusioni

Nel corso degli anni Sessanta e nella prima metà degli anni Settanta la BEI finanziò circa 200 progetti relativi alla costruzione o al rinnovamento di infrastrutture e poli industriali in Italia e in particolare nel Mezzogiorno: quest'ultimo rappresentava l'area socialmente ed economicamente più arretrata e la CEE voleva svilupparlo sia per creare un nuovo mercato in cui le imprese comunitarie potevano operare, sia perché la crescita dell'occupazione e dei redditi pro-capite avrebbe ridotto le possibilità di vittoria dei partiti filo-sovietici. Con questi obiettivi la BEI finanziò in area alpina anche il rinnovamento di due importanti linee ferroviarie e la creazione di due rilevanti autostrade, la cui utilità derivava dal fatto che collegavano l'Italia con i paesi comunitari transalpini avvicinando così il Mezzogiorno ai mercati europei. Gli effetti della realizzazione di tali infrastrutture portarono grandi benefici alle regioni alpine che venivano attraversate (Valle d'Aosta e Trentino-Alto Adige) e alle aree confinanti (in particolare la pianura padano-veneta e la Liguria): non solo le imprese industriali e commerciali ebbero vantaggi, ma anche quelle turistiche visto che all'aumento del traffico di merci corrispose anche quello delle persone e in particolare di coloro che utilizzavano il treno o il trasporto su gomma per recarsi in vacanza in montagna o al mare. Di fatto le aree alpine, che prima del rinnovamento e della creazione di tali infrastrutture erano solo luoghi di transito delle vie di comunicazione che collegavano il nord dell'Italia con la Francia e la Germania meridionale, divennero progressivamente una parte integrante dell'Italia economicamente e socialmente più sviluppata (e peraltro una delle aree più ricche anche in virtù delle favorevoli condizioni fiscali garantite alle regioni a statuto speciale).

	Italia		Mezzogiorno		% Mezzogiorno	
Enti Beneficiari	**Progetti**	**Importi**	**Progetti**	**Importi**	**Progetti°**	**Importi°**
Cassa per il Mezzogiorno*	79,14	54,82	86,05	67,98	100°	100°
IMI	8,02	10,21	8,14	12,27	93,33°	96,85°
CREDIOP / ICIPU	1,6	2,97	0,58	1,36	33,33°	37,06°
Istituzioni finanziarie	**88,77**	**68**	**94,77**	**81,61**	**98,19°**	**96,78°**
Autostrade	6,95	22,2	3,49	12,8	46,15°	46,51°
Ferrovie dello Stato	2,14	4,99	1,16	3,59	50°	58,06°
STET-SIP	1,07	3,62	0,58	1,99	50°	44,44°
Italcantieri-CMF	1,07	1,19	-	-	-	-
Imprese	**11,23**	**32**	**5,23**	**18,39**	**42,6°**	**46,35°**
Totale	**100**	**100**	**100**	**100**	**91,98°**	**80,64°**
Totale**	**187**	**1.243,36**	**172**	**1.002,68**		

Tabella 1: Finanziamenti erogati dalla BEI all'Italia fino al 30 giugno 1972: distribuzione percentuale tra i diversi enti beneficiari in Italia e nel Mezzogiorno e quota assegnata a quest'ultimo in relazione al totale nazionale
Fonte: Elaborazione dati rilevati nei *reports* della BEI celebrativi (quelli del decimo e del quindicesimo anniversario della nascita) e nei documenti analizzati in ABEI (cfr. note testo).
Legenda:
* I prestiti erogati dalla Cassa per il Mezzogiorno includono quelli poi gestiti da ISVEIMER, IRFIS e CIS;
° Le percentuali sono riferite ai valori del Mezzogiorno rispetto al totale nazionale;
** Numero progetti dalla BEI e importi complessivamente erogati (in milioni di UCE).

	Progetti*	**Progetti****	**Importi***	**Importi****
Belgio	1,79	1,36	2,71	2,28
Francia	17,50	13,28	21,83	18,38
Germania Occidentale	12,14	9,21	11,45	9,64
Italia °°	**65,71**	**49,86**	**61,35**	**51,66**
Lussemburgo	1,07	0,81	0,46	0,39
Paesi Bassi	1,79	1,36	2,20	1,85
Totale paesi CEE	**100**	**75,88**	**100**	**84,20**
Grecia	16,85	4,07	18,92	2,99
Turchia	40,45	9,76	47,85	7,56
Territori d'oltremare / EAMA	42,70	10,30	33,22	5,25
Paesi Associati	**100**	**24,12**	**100**	**15,80**
Totale**		**100**		**100**
Totale°		**369°**		**2.315,2°**

Tabella 2: Finanziamenti erogati dalla BEI fino alla fine del 1971: distribuzione percentuale tra i paesi CEE e quelli associati
Fonte: Elaborazione dati rilevati nei *report* della BEI celebrativi (quelli del decimo e del quindicesimo anniversario della nascita) e nei documenti analizzati in ABEI (cfr. note testo).
Legenda:
°° Rispetto alla tabella 1 i dati italiani non includono i tre finanziamenti erogati nel primo semestre 1972.
* Percentuale all'interno dei paesi CEE e di quelli associati;
** Percentuale sul totale complessivo degli importi erogati;
° Numero totale dei progetti finanziati dalla BEI e importi complessivamente erogati (in milioni di UCE).

Infrastruttura	Italia		Mezzogiorno		Alpi		*	*
	Progetti	Importi	Progetti	Importi	Progetti	Importi	Progetti	Importi
Autostrade	13	276,05	6	128,39	5	64,39	38,46	23,33
Ferrovie	4	62	2	36	2	26	50	41,94

Tabella 3: Finanziamenti erogati dalla BEI in favore delle infrastrutture nelle aree alpine rispetto all'Italia e al Mezzogiorno (1 gennaio 1959–30 giugno 1972): numero progetti e importi (in milioni di UCE)
Fonte: Elaborazione dati rilevati nei *reports* celebrativi della BEI (quelli del decimo e del quindicesimo anniversario della nascita) e nei documenti analizzati in ABEI (cfr. note testo).
Legenda: * le percentuali sono riferite ai valori delle infrastrutture alpine rispetto al totale nazionale.

Paolo Tedeschi, Die Alpen überqueren, um Europa zu bauen: die EIB und die Finanzierung von Projekten zu alpinen Verkehrsverbindungen in den 1960er und 1970er Jahren

Ziel des Beitrags, der sich auf Dokumente des Archivs der Europäischen Investitionsbank (EIB) – *Banca Europea degli Investimenti* (BEI) – stützt, ist, die Gründe herauszuarbeiten, die die europäischen Institutionen im Laufe der 1960er und in der erste Hälfte der 1970er Jahre veranlassten, die Erneuerung oder den Bau von wichtigen Infrastrukturen im alpinen Raum zu finanzieren, die Italien mit anderen Ländern der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (EWG), insbesondere mit Frankreich und Westdeutschland, verbinden sollten. In dem hier untersuchten Zeitraum finanzierte die EIB die Erneuerung bzw. den Bau von vier wichtigen alpinen Verbindungswegen mit insgesamt über 90 Millionen Europäischen Rechnungseinheiten (ERE). Dabei handelte es sich um zwei Eisenbahnlinien und zwei Autobahnabschnitte, die Frankreich mit Genua, Piemont mit Aosta sowie Bayern mit Trentino-Alto Adige/Südtirol und damit zugleich mit der Poebene verbanden.

Die Finanzierungen betrafen konkret die Erneuerung der Bahnlinie Genua-Modane und Bozen-Brenner sowie der Brennerautobahn im nördlichen Abschnitt und der Autobahn zwischen Aosta und Quincinetto-Ivrea-Turin. In der Logik der europäischen Gemeinschaftspolitiken, die den wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt zum Ziel hatten, finanzierte die EIB damit die Realisierung der schnellsten und effizientesten Verkehrsverbindungen zwischen dem Norden und dem Süden der EWG, um die Entwicklung des *Mezzogiorno*, des italienischen Südens, der das ökonomisch rückständigste Gebiet der EWG darstellte, zu fördern. Die neuen Autobahnen und die verbesserten Bahnlinien ermöglichten es, Rohstoffe und Erzeugnisse unter den Stückkosten zu transportieren und waren eine grundlegende Voraussetzung für die Wettbewerbsfähigkeit der neuen Industrieanlagen, deren Bau im *Mezzogiorno* von den italienischen Regierungen und der EWG (über die EIB) finanziert wurde.

Die EIB finanzierte maximal 50 % der Projekte und ermöglichte damit die

Umsetzung von sehr kostspieligen Vorhaben, die jedoch als wesentlich für die wirtschaftliche und soziale Entwicklung der betroffenen Räume erachtet wurden. Für Projekte, die in den Ländern der Wirtschaftsgemeinschaft umgesetzt wurden, übernahm die EIB die Haftung für die Darlehen. Dies war mit der Pflicht verbunden, dass die Länder die vollständige Umsetzung der Projekte und deren Finanzierbarkeit überwachten, erlaubte ihnen aber zugleich, den eigenen Unternehmen – im Vergleich zum internationalen Geldmarkt – Kredite zu sehr wettbewerbsfähigen Zinssätzen anzubieten.

Die verbesserten transalpinen Verbindungen zwischen den Ländern der EWG und dem *Mezzogiorno* und damit die Umsetzung der alpinen Infrastrukturmaßnahmen wirkten wenig überraschend zugleich als Wachstumsmotor in den alpinen Regionen, in Ligurien und in der Poebene, die nun den Vorteil genossen, besser mit Frankreich und Westdeutschland verbunden zu sein. Die neuen Autobahnen fanden darüber hinaus Anschluss an Infrastrukturen, die auf französischer Seite ausgebaut wurden und mit jenen, die Ligurien mit der Poebene und den Tunnels durch die Alpen verbanden. Dies erleichterte die Handelsbeziehungen auf beiden Seiten der Alpen und begünstigte die ökonomische Entwicklung in den alpinen Regionen. Nicht nur die landwirtschaftlichen und die Industriebetriebe der betroffenen Gebiete sahen infolge des Anschlusses an die Märkte in der Ebene besseren Zeiten entgegen, sondern von den neuen Verkehrsverbindungen profitierten auch die Gewerbebetriebe und Dienstleistungen, die mit dem alpinen Tourismus verknüpft waren – denn wer sich für die alpine Bergwelt begeisterte, konnte das bevorzugte Reiseziele nun viel schneller erreichen.

Das Ergebnis der Finanzierungen durch die EIB für die Bahnlinien und Autobahnen, die die Alpen überqueren, fällt für den alpinen Raum gesamt gesehen positiv aus. Dessen EinwohnerInnen zogen deutlich mehr Vorteile daraus als jene des *Mezzogiorno*. Während die alpinen Infrastrukturmaßnahmen innerhalb der vorgesehenen Zeit und ohne signifikante Erhöhung der Ausgaben gegenüber der ursprüngliche Finanzplanung umgesetzt wurden, entsprachen die Investitionen, die im *Mezzogiorno* für den Bau neuer Industriezentren und für die Errichtung neuer Infrastrukturen getätigt wurden, nicht den Erwartungen der Führungsspitze der EIB. Diese stellte fest, dass im *Mezzogiorno* zahlreiche Vorhaben nur in Teilen realisiert wurden und/oder innerhalb längerer Zeiträume als geplant. Die verzögerte Umsetzung von Projekten und das daraus folgende Ansteigen der Gesamtkosten hatten zudem eine suboptimale Verteilung der investierten Gelder zur Folge und bewirkte vor allem, dass die Entwicklungsziele im *Mezzogiorno*, die den Anlass für die Zuweisung eines beträchtlichen Teils (mehr als 50 %) der von der EIB zugewiesenen Mittel an den Süden gegeben hatten, nicht erreicht wurden.

Bartolomeo Talenti alle fiere di Bolzano. Una famiglia di mercanti lucchesi tra istanze di riforma e tradizione*

Carlo Bartalucci

Gli anni centrali del Seicento costituirono uno spartiacque per l'industria serica lucchese: la perdita dei mercati più tradizionali dell'Europa occidentale e il peso di una storia plurisecolare da sostenere non impedirono alla mercatura della piccola Repubblica di continuare a volgere lo sguardo ben oltre le mura cittadine. Per l'economia locale, che ancora poggiava essenzialmente sulla produzione serica, Bolzano offrì fino a poco oltre la metà del XVIII secolo una propizia occasione per lo smaltimento dei suoi pregiati manufatti da avviare sul mercato tedesco.[1]

La ridefinizione e l'instabilità del mercato serico europeo nel più maturo Seicento aveva ridotto gli sbocchi per le manifatture lucchesi anche su mercati che nei decenni precedenti avevano giocato un ruolo cruciale, come quello polacco, che nella seconda metà del secolo avrebbe gradualmente attenuato la sua capacità d'attrazione. A ciò la città tirolese poteva contrapporre, con le sue quattro fiere annuali, una solida base per lo smercio dei tradizionali drappi cittadini verso i territori d'oltralpe, divenendo in breve abituale punto d'incontro per gli operatori commerciali lucchesi e stabile anello di congiunzione che legava alla patria gli interessi mercantili dell'area tedesca.

In un contesto economico particolare quale quello lucchese[2], vincolato dalla logica corporativa, in un periodo di indubbia difficoltà per tutta l'industria serica italiana, la singolare vicenda di un piccolo operatore economico, Bartolomeo Talenti, appare per molti tratti significativa. Questi riuscì, non senza difficoltà, ad avviare una grossa bottega di seta a Lucca e il suo caso, se da un lato può inserirsi nel solco di una tradizione che aveva visto i mercanti (e le seterie) lucchesi proiettare i loro interessi mercantili nelle maggiori piazze commerciali europee, dall'altro rappresenta un *unicum* per la straordinaria ascesa socio-economica di cui Talenti si rese protagonista, evidenziando l'importanza di Bolzano per la costruzione di tale successo.

1. "Fieranti" lucchesi a Bolzano tra Sei e Settecento: strategie mercantili

All'indomani della guerra dei Trent'anni a Lucca la "pace di Alemagna" indusse subito a sperare nell'imminente ripresa del mercato tedesco alle esportazioni se-

* Ringrazio Rita Mazzei, Andrea Bonoldi e il personale dell'Archivio Provinciale di Bolzano e dell'Archivio di Stato di Lucca (dott. Sergio Nelli) per l'aiuto fornitomi.

1 Cfr. Guido Canali, Mercanti lucchesi alle fiere di Bolzano nei secoli XVII e XVIII, Firenze 1948.

2 Sull'economia lucchese del Seicento cfr. Rita Mazzei, Itinera Mercatorum: circolazione di uomini e beni nell'Europa centro-orientale, 1550–1650, Lucca 1999; Ead., La società lucchese del Seicento, Lucca 1977.

riche.[3] Del resto la Germania rivestiva da tempo grande importanza per le seterie della Repubblica, soprattutto da quando, a inizio Seicento, alcuni mercanti tedeschi si erano stabiliti nella città che, a loro parere, "ha tenuta sin qui per tutt'il mondo e principalmente in Germania buonissimo nome".[4] Il prestigio di cui godeva Lucca derivava invero dalla floridezza del suo comparto serico. Era un'industria che a partire dal XIII secolo si era imposta in tutta Europa grazie a pregiati manufatti destinati a una clientela facoltosa; una produzione serica raffinata dal prezzo elevato che l'intraprendente oligarchia mercantile cittadina aveva fatto conoscere alle maggiori corti europee contribuendone allo sfarzo.

Nel secondo Cinquecento la continua ricerca di nuovi sbocchi commerciali aveva indotto una mercatura elitaria come quella lucchese a spostare il baricentro dei propri interessi mercantili sempre più a oriente, da Lione e Anversa a Norimberga e alle piazze tedesche; dalla Polonia[5], dove la manifattura serica lucchese avrebbe vissuto una stagione di rinnovato splendore, fino alla lontana Moscovia nella seconda metà del XVII secolo.[6]

Se a inizio Seicento talvolta le esportazioni in Germania assorbivano gran parte della produzione serica cittadina[7], le vicende belliche avrebbero in breve rallentato lo smercio su quel mercato. Fu allora, nei primi decenni del secolo, che i "traffichi di Alemagna" andarono vieppiù concentrandosi sulle fiere di Bolzano.

Sebbene già da tempo il traffico che risaliva la valle dell'Adige fosse vitale per i lucchesi, fu solo col clima recessivo venutosi a creare a partire dalla prima metà del Seicento – per effetto delle guerre che afflissero l'Europa centro-orientale nonché per la perdita delle tradizionali piazze di smercio dei tessuti serici dell'Europa occidentale – che il commercio lucchese si volse decisamente alla città tirolese per farne la base dei propri traffici verso il mercato tedesco, senza dimenticare i buoni affari che ancora si riuscivano a concludere nell'Europa orientale.[8]

La piazza bolzanina rappresentava l'alveo geopolitico ideale per far incontrare l'offerta lucchese con la crescente domanda di beni di lusso da parte dei mercanti d'oltralpe. Quelle fiere svolgevano un ruolo di raccordo non indifferente tra il nord Italia e l'Europa centro-settentrionale, facendo di Bolzano un grande emporio mercantile per il commercio di transito italo-tedesco.[9] Pur

3 Archivio di Stato di Lucca (ASLu), Riformagioni, vol. 128, cc. 590–591; Riformagioni segrete, vol. 386, c. 349.

4 Cit. in Mazzei, Società lucchese, p. 18.

5 Cfr. Hermann Kellenbenz, Mercanti lucchesi a Norimberga, Francoforte, Colonia e Lipsia nel XVI e nella prima metà del XVII secolo. In: Rita Mazzei/Tommaso Fanfani (a cura di), Lucca e l'Europa degli affari. Secoli XV–XVII, Lucca 1990, pp. 209–223; Adam Manikowski, Mercato polacco per i prodotti di lusso e l'offerta commerciale di Lucca e delle altre città italiane nel Seicento. In: Ibidem, pp. 287–298; Rita Mazzei, Traffici e uomini d'affari italiani in Polonia nel Seicento, Milano 1983; Ead., Itinera Mercatorum.

6 Cfr. Rita Mazzei, Sete italiane nella Russia della seconda metà del Seicento. La produzione lucchese alle fiere di Arcangelo. In: Storia economica 13, 2 (2015), pp. 473–515.

7 ASLu, Riformagioni segrete, vol. 359, c. 238.

8 Nel 1667 il Consiglio Generale asseriva che "tanto la Polonia che l'Alemagna dov'è il maggior consumo non possono far di meno del nostro ermesino, e damasco". ASLu, Riformagioni, vol. 146, c. 540.

9 Per una bibliografia essenziale sulle fiere bolzanine e il Magistrato mercantile vedasi Andrea Bonoldi/

esercitando già da secoli una funzione importante nel commercio transalpino[10], fu soprattutto con la concessione dei privilegi del 1633–35 da parte dell'arciduchessa del Tirolo Claudia de' Medici, che le fiere di Bolzano assunsero una configurazione istituzionale compiuta. Ne era parte il Magistrato mercantile, che rimase in vigore fino al 1850, e svolgeva tra l'altro la funzione di tribunale mercantile[11], la cui giurisdizione ricadeva sulle quattro fiere che annualmente si tenevano in città.[12]

Tra i lucchesi che vi presero parte due ditte, la Bernardino e Oliviero Orsetti e la Mansi-Controni & C., furono comprese nel nucleo primigenio dei contrattanti e videro la nascita dell'istituzione bolzanina.[13] Del resto un pur fugace sguardo ai libri contabili o ai copialettere della ditta Mansi – famiglia dalla solida tradizione mercantile che operava nel panorama europeo tra XVII e XVIII secolo – basterebbe a darci la misura della rilevanza che la piazza bolzanina rivestì per la mercatura lucchese.[14]

Tra i frequentatori italiani di quelle fiere i lucchesi occuparono, tra il secondo Seicento e il primo Settecento, una posizione di tutto rilievo. L'oggetto del commercio non poteva che essere la pregiata drapperia della piccola Repubblica – specialmente i damaschi e gli ermesini, meno richiesti i rasi e i velluti – manufatti la cui produzione era vincolata a Lucca al rispetto di una rigorosa normativa volta a garantire la tradizionale qualità e pesantezza delle stoffe. Se i damaschi, tradizionale vanto della manifattura lucchese, erano tessuti pesanti

Andrea Leonardi/Katia Occhi (a cura di), Interessi e regole. Operatori e istituzioni nel commercio transalpino in età moderna (secoli XVI–XIX), Bologna 2012; Guido Canali, Il Magistrato Mercantile e gli statuti delle Fiere. In: Archivio per l'Alto Adige 37 (1942), pp. 5–197 e 38 (1943), pp. 257–376; Andrea Bonoldi, Commercio e credito tra Italia e Germania: Bolzano e le sue fiere tra XIII e XIX secolo. In: Iginia Lopane/Ezio Ritrovato (a cura di), Tra vecchi e nuovi equilibri: domanda e offerta di servizi in Italia in età moderna e contemporanea, Bari 2007, pp. 7–22.

10 Del 1202 è un trattato stipulato tra il vescovo di Trento e quello di Bressanone riguardante i dazi di transito, in cui si parla di fiere o mercati di Bolzano. Su tale accordo Emanuele Curzel/Gian Maria Varanini, Codex Wangianus. I cartulari della Chiesa trentina (secoli XIII–XIV), (Annali dell'Istituto storico italo-germanico in Trento. Fonti 5), Bologna 2007, vol. 2, pp. 930–935, n. 185. Sulle fiere nel XV e XVI secolo cfr. Edoardo Demo, Le fiere di Bolzano e il commercio fra area atesina e area tedesca fra Quattro e Cinquecento. In: Gian Maria Varanini (a cura di), Le Alpi medievali nello sviluppo delle regioni contermini (Europa mediterranea quaderni 17), Napoli 2004, pp. 69–97.

11 Nel presente lavoro si farà riferimento sia all'edizione originale dei privilegi di fiera, sottoscritti a Innsbruck da Claudia de' Medici il 15 settembre 1635, sia alla versione giuseppina del 1718. Testi italiani di tutte le redazioni in Canali, Magistrato Mercantile 38 (1943), pp. 257–372. Sull'attività giurisdizionale del Magistrato mercantile vedasi in particolare Stefano Barbacetto, L'olio lucchese dell'abate Tucci. Intorno alla giurisdizione del Magistrato mercantile di Bolzano. In: Bonoldi/Leonardi/Occhi, Interessi e regole, pp. 59–86 e Andrea Bonoldi, Mercanti a processo: la risoluzione delle controversie tra operatori alle fiere di Bolzano (secc. XVII–XVIII). In: Ibidem, pp. 29–58.

12 In età moderna erano le fiere di Mezza Quaresima, del Corpus Domini, di San Bartolomeo o Sant'Egidio (settembre) e di Sant'Andrea (dicembre). Il Magistrato mercantile poteva giudicare solo le liti sorte tra mercanti, a Bolzano, in tempo di fiera e solo per merci di fiera. La giurisdizione era estesa anche a spedizionieri e vettori.

13 Cfr. Canali, Mercanti lucchesi, p. 7.

14 Per l'attività della ditta Mansi alle fiere di Bolzano cfr. ASLu, Archivio Mansi, n. 275, Pagamenti delle fiere di Bolzano dell'anno 1670–1671; ibidem, n. 276, Vendite delle fiere di Bolzano dell'anno 1670–1671; ibidem, n. 277, Pagamenti di fiera S. Bartolomeo, Sant'Andrea e Mezza Quaresima dell'anno 1686–1687.

(operati), prodotti solitamente su commissione e dal prezzo elevato, gli ermesini erano più leggeri e di minor qualità, ma molto richiesti sul mercato tedesco.[15]

La cospicua presenza lucchese a Bolzano, testimoniataci dalle liste dei contrattanti[16], andò rapidamente intensificandosi verso la metà del Seicento, quando le principali ditte lucchesi presero a inviare i propri uomini di fiducia su quella piazza, dirottandovi interessi e crediti.[17]

Il crescente interesse per il mercato tedesco e i suoi mercanti "soliti a pratticare quelle fiere", aveva indotto la Corte dei mercanti di Lucca a vagliare nuove strategie volte a salvaguardare il prodotto serico locale attraverso pratiche anticoncorrenziali. Vi furono allora istanze tese a unificare i prezzi dei drappi lucchesi da vendersi alle fiere di Bolzano in una sorta di cartello ("unione"), al fine di "mantenere con il sostenimento dei prezzi la drapperia in reputatione".[18] Inizialmente tale soluzione non trovò però concordi né le istituzioni, né i mercanti chiamati a dare il loro parere. Troppi erano i dubbi e le incertezze per un'operazione che avrebbe potuto mettere in serio pericolo gli affari con i mercanti tedeschi; questi, notoriamente diffidenti, avrebbero potuto "voltarsi altrove", con grave detrimento di quell'industria serica.[19] Pochi anni dopo, nel 1665, un memoriale presentato alla Corte dei mercanti denunciava, con la sola eccezione della bottega Mansi e Controni, la vendita dei drappi lucchesi "a prezzi vilissimi" alle fiere bolzanine.[20] Il dilagante fenomeno dell'abbassamento del prezzo della seta al fine di ottenere un guadagno sicuro fu al centro di numerose discussioni ("colloqui") che si susseguirono in quegli anni tra gli esponenti delle maggiori botteghe cittadine – "che corrono in dette fiere da longo tempo in qua" – e la Corte dei mercanti.[21] Più volte le istituzioni lucchesi

15 Sull'industria serica italiana in età moderna Francesco Battistini, L'industria della seta in Italia nell'età moderna, Bologna 2003; Luca Molà, The Silk Industry of Renaissance Venice, Baltimore/London 2000; Luca Molà/Reinhold C. Müller/Claudio Zanier (a cura di), La seta in Italia dal Medioevo al Seicento. Dal baco al drappo, Venezia 2000.

16 L'assemblea dei contrattanti rappresentava l'organo consultivo e deliberativo per gli affari di maggior importanza delle fiere. Iscritti nella matricola, i contrattanti godevano di particolari vantaggi. A essi spettava, tra l'altro, l'elettorato attivo e passivo per il Magistrato mercantile.

17 Sono due i periodi che segnano la più attiva presenza di mercanti lucchesi a Bolzano: il primo dal 1664 al 1677, l'altro dal 1707 al 1728. Cfr. Canali, Mercanti lucchesi, p. 4. Se il primo periodo era effetto della congiuntura favorevole che si ebbe a Lucca negli anni Sessanta del Seicento, l'altro coincise con gli anni più positivi dell'intero Settecento per l'industria serica lucchese, cfr. Renzo Sabbatini, Tra conflitti corporativi ed "ecologia sociale": la manifattura della seta a Lucca nel primo Settecento. In: Alberto Guenzi/Paola Massa/Angelo Moioli (a cura di), Corporazioni e gruppi professionali nell'Italia moderna, Milano 1999, pp. 361–389.

18 ASLu, Corte dei mercanti, vol. 75 (1656), cc. 139v–140r.

19 Ibidem, c. 140r. Un ulteriore rischio derivava da "l'alterazione che per simil novità si causerebbe nell'animi dei mercanti tedeschi soliti a pratticare le fiere di Bolzano, che quando vedessero venire i nostri [mercanti] uniti in pretendere mutatione di prezzi in loro danno potrebbero fare qualche unione in contrario, o lasserebbero di comprare, non manchando modo di provedersi altrove, et non sarebbe buona politica disgustarneli".

20 Tale memoriale, oltre a sottolineare che "il male non viene tutto dalle fiere di Bolzano, ma [anche] di Francoforte e di Lipsich [Lipsia]", non mancava di specificare la natura di quelle fiere agli occhi dei mercanti lucchesi: "A Bolzano sono più tosto mercati che fiere, et i compratori ingrosso di quel luogo sono 4 o 5 al più, e l'altri comprano poco […]." Ibidem, vol. 753 (1665), c. 69r.

21 Sulle varie proposte di riforma dei prezzi e degli sconti da applicarsi alle fiere di Bolzano cfr. ibidem, vol. 754 (1667), cc. 72v–73r; ASLu, Riformagioni, vol. 146, cc. 536–541.

dovettero prendere atto di questi "disordini", sin quando il problema non poté più essere eluso. Nel novembre 1667, sulla scorta di quanto discusso in quegli anni, venne decretata la riforma dei prezzi, che se da una parte volle fermare gli abusi e contenere gli sconti, dall'altra non poteva arrischiare gli acquirenti tedeschi. L'anno seguente si giunse alla pubblicazione del bando che informava sul prezzo dei drappi e sugli sconti che tutti i mercanti sudditi della Repubblica lucchese avrebbero dovuto osservare fuori dai confini dello Stato e in particolare alle fiere di Bolzano.[22]

Evidentemente, però, le disposizioni del bando non dovevano esser molto rispettate se a distanza di quasi vent'anni si ravvisava la necessità di confermarle. Di fatti nel 1685 i prezzi dei drappi lucchesi invalsi a Bolzano risultavano nuovamente "gettati per terra", ciò anche a causa dell'asta al ribasso scatenatasi tra gli stessi mercanti lucchesi per assicurarsi le commissioni.[23] Mentre l'eco degli sconti giungeva in Germania[24], a Lucca vi fu chi, per porre rimedio al problema, ipotizzò persino di "fare in quel luogo un'unione di un negozio comune di tutti li drappi" che riunisse tutte le ditte lucchesi attive a Bolzano con tanto di compartecipazione degli utili; ma si finiva col constatarne l'inattuabilità. Del resto nei primi anni Ottanta del Seicento alle fiere atesine si riuscivano ancora a smerciare drappi per circa 200.000 scudi[25], motivo per cui i mercanti cittadini non avrebbero certo acconsentito a suddividersi equamente le fatture.

A competere per lo smercio di tessuti in quelle fiere erano anche altre manifatture italiane. Negli anni Ottanta del Seicento era apprezzata in particolare quella di Reggio, con i suoi ermesini "gravi" alla mantovana e alla reggiana[26], e poteva anche capitare che la momentanea riduzione degli sconti da parte di alcune botteghe di Lucca inducesse alcuni mercanti tedeschi "a' provedersi in Firenze di ermesini colorati alla lucchese".[27] Dunque una concorrenza agguerri-

22 Le disposizioni del bando entravano immediatamente in vigore e si riferivano alle rimanenti fiere bolzanine di Mezza Quaresima, S. Bartolomeo e Corpus Domini dell'anno 1668. Il bando riporta la tabella dei prezzi di tutte le tipologie di drappo serico col relativo colore da vendersi alle fiere "à braccia e moneta di Bolzano"; gli sconti da applicare ai drappi in quelle fiere erano del 18% per la vendita in contanti, per la vendita tempo una fiera 16%, tempo due fiere 14%, tempo tre fiere 12% di sconto. ASLu, Corte dei mercanti, vol. 755 (1668), c. 67.

23 "[…] tra li nostri mercanti [si denunciava in una relazione presentata al Consiglio Generale il 13 aprile 1685] si sente che per togliersi l'uno all'altro le fatture, segueno a' Bolzano massime da un anno in qua' sconti così alti, che per necessità perdeno non poco del capitale." ASLu, Consiglio Generale, vol. 518, c. 235.

24 "[…] a proportione che si è dato la mano nel facilitare li sconti, hanno anche li Tedeschi diminuiti loro li prezzi nella fiera principale di Lipsich dove prima si vendevano grossi 23 e 22½ il braccio, hoggi l'hanno ridotti a grossi 21." Ibidem, c. 236.

25 Ibidem, c. 239.

26 Ibidem, c. 233.

27 ASLu, Riformagioni, vol. 164, c. 199. Nell'aprile 1685 il Consiglio Generale registrava che il "gran tormento" era dato a Bolzano dagli ermesini "gravi" (pesanti) di Reggio e dagli ermesini leggeri di Firenze. Si constatava altresì amaramente: "[…] con lettere dell'ultima Fiera di Bolzano viene scritto che una sola casa [ditta] ha venduto casse venticinque d'ermesini di Reggio, nella cui città già si ritrovano, e vanno continuamente i nostri manifattori"; e ancora: "un tal Luigi Donati […] ha aperto casa in Bolzano, e ne vende una gran quantità [di ermesini leggeri]" cfr. ibidem, cc. 198–199. Giova specificare che il nome della città non sempre indica la provenienza dei manufatti, talvolta la specifica tipologia degli stessi.

ta, che meglio pareva adattarsi alle esigenze del mercato, ad alimentare la quale avrebbe contribuito anche la fuga di maestranze lucchesi verso altre città.[28] Ormai tra le mura cittadine si sapeva bene che "si desiderano hoggi dalle genti nuove mode, et inventioni, e poco si sodisfano di quei colori ordinarii, che qua' sono soliti di fabricarsi".[29] Emergeva chiaramente l'incapacità dei setaioli lucchesi di adeguarsi ai nuovi tempi; d'altro canto una produzione di minore qualità mal si conciliava con la secolare tradizione cittadina che imponeva precisi requisiti di lusso e pesantezza alla propria produzione serica.[30] Il Consiglio Generale intervenne più volte per ridurre il peso dei tessuti ("andata") da prodursi aprendo anche a sconti più generosi.[31] Ma pur seguitando ad abbassare i prezzi e a correggere la regolamentazione produttiva, sullo scorcio del Seicento risultava evidente la progressiva perdita di competitività della manifattura serica lucchese, soffocata da un lato dai tradizionali vincoli produttivi che frenavano l'innovazione, dall'altro dal cambiamento intercorso nei gusti dominanti sui principali mercati europei.

Furono oltre quaranta le ditte lucchesi iscritte nella matricola della contrattazione bolzanina tra il 1633 e il 1761, ultimo anno in cui compare una ragione sociale della città toscana.[32] Questa presenza si riflesse nella partecipazione dei suoi mercanti alle più alte cariche del Magistrato mercantile negli anni compresi tra il 1642 e il 1735[33], ma vi furono anche taluni lucchesi che esercitarono la senseria per pubblica nomina in quelle fiere.[34]

A Lucca la fine del Seicento coincise con la crisi dell'industria serica cittadina: degli oltre mille telai presenti, solo la metà lavoravano[35]; con l'inizio del nuovo secolo la maggior parte delle commissioni erano ormai raccolte sulla piazza tirolese e poche rimanevano le ditte lucchesi che riuscivano ancora a lavorare nelle grandi metropoli commerciali europee. Tuttavia, eccettuati feno-

28 Per la fuga di artigiani lucchesi a Modena e a Reggio sullo scorcio del Seicento, cfr. ASLu, Corte dei mercanti, vol. 37, c. 57r.

29 ASLu, Riformagioni, vol. 164, c. 198.

30 Si cercava in ogni modo di incontrare il "gusto delli medesimi tedeschi che si dichiarano di havere più caro che il drappo sia ben si per la sua qualità buono, ma che sia più leggieri e che se li possa vendere a miglior mercato […]." ASLu, Consiglio Generale, vol. 518, c. 235.

31 L'"andata" dei drappi era il numero di braccia di tessuto da realizzare per ogni libbra di seta e si riferiva alla produzione di ermesini e damaschi. In questo caso venne disposta la mutazione dell'andata dei drappi da braccia 9 a braccia 9½ per libbra, con la possibilità di applicare un 4% di sconto per ogni libbra di seta rimasta invenduta da parte dei mercanti della Repubblica. Tale disposizione entrava in vigore con la fiera di Sant'Andrea del 1685 sotto pena di scudi 100 per ogni inadempiente. Ibidem, c. 240.

32 Cfr. Canali, Mercanti lucchesi, p. 2.

33 Cfr. ibidem, pp. 6–7.

34 Questi furono Giovanni Curati e Sebastiano Montignosi, entrambi ex agenti di ditte lucchesi, ibidem, p. 17. Sui sensali operanti alle fiere bolzanine si veda Markus Andreas Denzel, I sensali nelle fiere di Bolzano nel Settecento. In: Bonoldi/Leonardi/Occhi, Interessi e regole, pp. 109–136.

35 Nel 1708, pur essendo un anno di notevole attività, vennero esportati drappi per 95.620 libre, mentre nel 1766 le vendite ammontarono a libre 33.840. Nel 1713 le botteghe di seta operanti a Lucca erano trentadue, nel 1767 solamente quindici. Cfr. Eugenio Lazzareschi/Francesco Pardi, Lucca nella storia, nell'arte e nell'industria, Lucca 1941, p. 161; Eugenio Lazzareschi (a cura di), L'arte della seta in Lucca, Pescia 1930, p. 19.

meni contingenti come la calata dei francesi in Tirolo nel 1703[36], lo smercio della seta lucchese a Bolzano durò abbastanza proficuamente fino alla metà del Settecento. A favorire il perdurare di tale commercio su quella piazza concorse la carenza dell'industria serica nei territori asburgici, come pure i solidi contatti che i mercanti della minuscola Repubblica seppero mantenere con i paesi della Germania e "li antichi corrispondenti" tedeschi. Non possiamo inoltre dimenticare la funzione di raccordo che Bolzano svolgeva all'epoca per le fiere tedesche di Francoforte[37] e soprattutto di Lipsia, snodo fondamentale degli scambi con i mercati dell'Europa orientale.

Nonostante quelle bolzanine fossero fiere di merci, vi ebbero luogo talvolta importanti operazioni finanziarie mediate da lucchesi, anche in forma cambiaria. Due ditte autorevoli, ossia quella degli Orsetti e quella dei Mansi e Controni, furono impegnate in operazioni di cambio per conto del principe territoriale[38], riprendendo così la grande tradizione toscana nell'Alto Adige dei Frescobaldi, dei Rossi, dei Rabuffati e di altri fiorentini che in qualità di monetieri e *praestatores* svolsero il negozio creditizio in forma cambiaria tra la seconda metà del Duecento e la prima del Trecento.[39] Ancora verso la fine del secolo, durante la fiera di San Bartolomeo del 1683, attraverso una cordata di mercanti operanti a Bolzano la Repubblica lucchese faceva pervenire al Cardinale Francesco Buonvisi, allora nunzio apostolico in Austria, l'ingente somma di 20.000 fiorini da devolversi "in soccorso di S. M. Cesarea".[40]

A metà Settecento si registra il graduale abbandono delle fiere da parte dei mercanti lucchesi, che oramai si affidavano, per la gestione dei loro negozi, a ditte amiche in Verona, Venezia e Bolzano o, come avvenne a Rovereto[41] tra il 1741 e 1761, a società cui i lucchesi parteciparono come principali cointeressati.[42] A sancire la fine della presenza lucchese a Bolzano concorsero molti fattori

36 ASLu, Archivio Sardi, busta 128, n. 106, nell'ambito della Guerra di successione spagnola (1701–1713/14), così l'Arcidiacono Ottavio Sardi (1647–1734) di Lucca a un anonimo corrispondente, Lucca 19 settembre 1703, c. 433: "I nostri fieranti non hanno patito alcun danno nelle loro mercanzie che avevano in Bolzano, perché le avevano levate anticipatamente, e poi i Francesi non sono finora giunti a' passar l'Adice"; pochi giorni dopo l'Arcidiacono commentava: "Adesso che il Tirolo si trova libero dalli Bavaresi doveranno stradare le porte, e rimettersi almeno il commercio delle lettere giachè quello de' negozii va sempre peggiorando […]." Ibidem, n. 107, Lucca 26 settembre 1703, c. 437.

37 Su quelle fiere, cfr. Nils Brübach, Die Reichsmessen von Frankfurt am Main, Leipzig und Braunschweig (14.–18. Jahrhundert), Stuttgart 1994.

38 Nel 1646, su richiesta di Ferdinando II, gli Orsetti pagarono 20.000 ducati a Bolzano all'arciduca Carlo Ferdinando d'Austria come dote della moglie Anna dei Medici, sorella del granduca. Sull'episodio cfr. Canali, Mercanti lucchesi, p. 16; Mazzei, Traffici e uomini, p. 106.

39 Per la presenza dei fiorentini a Bolzano tra Duecento e Trecento, cfr. Ferruccio Bravi, Fiorentini in Alto Adige nell'età di Dante. In: Archivio per l'Alto Adige 61 (1967), pp. 155–174; vedasi anche Anna Maria Patrone, Uomini d'affari fiorentini in Tirolo nei secoli XIII e XIV, in: Archivio storico italiano 121 (1963), pp. 166–236.

40 ASLu, Riformagioni, vol. 162, cc. 282–283 e 293–294.

41 Sull'industria serica di Rovereto vedasi Andrea Leonardi, Il setificio roveretano: un'occasione perduta di sviluppo industriale. In: Nicolò Cristani de Rallo, Breve descrizione della Pretura di Rovereto (1766), a cura di Andrea Leonardi, Rovereto 1988, pp. 5–25.

42 Cfr. Canali, Mercanti lucchesi, pp. 14–15. Più che sulla produzione di tessuti, l'area trentino-tirolese era specializzata nella produzione di filati e semilavorati serici, con esperienze imprenditoriali di successo come quella dei Salvadori di Trento, attivi alle fiere di Bolzano, cfr. Cinzia Lorandini, Famiglia e impresa. I Salvadori di Trento nei secoli XVII e XVIII (Annali dell'Istituto storico italo-

che si intrecciarono inestricabilmente in un rapporto di causa-effetto: dall'agonia in cui versava l'industria serica cittadina, con il tramonto di una classe artigianale qualificata che in passato aveva fatto la fortuna dell'arte, ai continui fallimenti delle più grandi botteghe di seta a metà secolo, da un sistema corporativo ripiegato su se stesso, incapace di rinnovarsi e di dar vita a riforme strutturali in grado di risollevare l'industria serica, alla fuga dei capitali verso il contado, dalla necessità di importare la materia prima, alla mancanza di sbocchi interni che mettessero al riparo dalle fluttuazioni del mercato internazionale. A tutto ciò dobbiamo aggiungere l'inadeguatezza del prodotto serico lucchese di fronte alle nuove tendenze in termini di gusto, dettate dalla manifattura francese[43] e soprattutto la politica economica mercantilista adottata dagli Stati centro-europei. Del 1754 è infatti la decisione dell'Imperatrice Maria Teresa di raddoppiare nei suoi domini i dazi di entrata per i drappi forestieri. Due anni dopo, l'editto con il quale Federico II di Prussia proibì l'importazione di ogni tipo di drapperia forestiera[44] entro i suoi confini avrebbe avuto ulteriori ripercussioni sulle esportazioni lucchesi. Sfumavano in questo modo i mercati germanici e con essi le ultime possibilità per l'arte di risollevarsi.[45]

Di lì a poco i lucchesi abbandonarono la piazza tirolese, lasciandovi però testimonianze importanti, come ad esempio la fornitura, nel 1688, dei parati per la cappella mercantile presso l'antica chiesa dei Domenicani[46], dove a ogni fiera si celebravano solenni funzioni riservate alla comunità mercantile, di cui i lucchesi furono parte integrante.

2. La "felice mutazione" di Bartolomeo Talenti

Gli anni Sessanta del XVII secolo coincisero a Lucca con la congiuntura favorevole per l'economia cittadina, la cui prosperità poggiava in larga parte sullo smercio dei suoi tradizionali drappi sulle maggiori piazze commerciali europee.

Un modesto filatore discendente di una famiglia di antica tradizione arti-

germanico in Trento 45), Bologna 2006. Un'eccezione pare costituita dalla manifattura di Ala, incentrata sulla produzione di velluti. Cfr. Ivana Pastori Bassetto, Crescita e declino di un'area di frontiera. Sete e mercanti ad Ala nel XVII e XVIII secolo, Milano 1986.

43 Archivio Provinciale di Bolzano/Südtiroler Landesarchiv (APBz/SLA), Magistrato mercantile (MMBz), Ricorsi, vol. 3.6.1, Libro II, cc. 147r–149v. Nel 1674 il Magistrato richiese e ottenne il divieto di introduzione dei manufatti francesi nel paese, tale merce era considerata "inferiore assai di qualità" a quella italo-tedesca, tuttavia ne stava prendendo il posto poiché tali articoli erano "robbe di mode et foggie nuove", per quanto "inventate per inganare et alletare le persone alla compra". A riguardo si veda, Carlo Poni, Moda e innovazione: le strategie dei mercanti di seta di Lione nel XVIII secolo. In: Simonetta Cavaciocchi (a cura di), La seta in Europa. Sec. XIII–XX. Atti della Ventiquattresima Settimana di Studi, 4–9 maggio 1992, Firenze 1993, pp. 17–55.

44 Cfr. Giuliana Simonini, L'arte della seta a Lucca negli ultimi cinquant'anni della repubblica aristocratica (1748–1798). In: Rassegna storica toscana 3 (1957), pp. 3–44, 83–115, p. 14.

45 L'ultimo tentativo di riformare l'arte della seta ad opera dell'economista Giovanni Attilio Arnolfini nel 1767, previa la stesura del trattato *Del ristabilimento dell'Arte della Seta e di altri economici oggetti della città e Stato lucchese del 1767*. La parte del Trattato relativa all'arte serica è riprodotta in Renzo Sabbatini, Giovanni Attilio Arnolfini ed il Trattato Del ristabilimento dell'Arte della Seta, Lucca 2001.

46 Cfr. Canali, Mercanti lucchesi, p. X.

gianale[47], Bartolomeo Talenti[48], alla metà del secolo lavorava per conto della bottega Orsetti, una casata dalle recenti fortune mercantili, arricchitasi soprattutto con i traffici sul mercato polacco. Alla metà degli anni Cinquanta il Talenti, grazie alla sua rete di conoscenze e al credito di cui godeva quale uomo di fiducia della bottega Orsetti, si mise a lavorare in proprio "senza esserne habilitato".[49] Nel 1664 una delazione alla Corte dei mercanti di Lucca gli spalancava le porte del carcere.[50] In un'economia permeata dai vincoli corporativi quale quella lucchese le norme statutarie proibivano a un semplice artigiano di produrre e mercanteggiare seta, la cui vendita era esclusivo appannaggio del mercante. Il processo che il Talenti dovette subire ad opera del tribunale corporativo della Corte dei mercanti, oltre a informarci sui "manchamenti" e le varie violazioni operate dal "costituto", fa emergere tutta la tenacia e l'intraprendenza di un uomo intenzionato a elevarsi e a crearsi una tradizione familiare. I documenti lo dipingono ora come "scribano maggiore", ora come primo "ministro" di bottega, ora come filatore; insomma, un uomo che ben conosceva il comparto serico e che dopo un lungo apprendistato – "fino da' i primi anni" – si sentiva pronto per tentare la sorte nel mondo degli affari. Dopo tale amara esperienza – che lo costrinse in carcere per più di un mese obbligandolo al pagamento di 200 scudi[51] – Bartolomeo Talenti riuscì infine ad ottenere di "essercitarsi nella professione di Mercante di sete e drappi" presentando una supplica al massimo organo di governo cittadino.[52] Pochi mesi dopo, nel maggio 1665, poté costituire la Bartolomeo Talenti & C. presso la Corte dei mercanti.[53]

Ma il cambio di status, da artigiano a mercante, fu solo l'inizio della sua rapida ascesa. In breve la Talenti & C. riuscì a sviluppare una straordinaria rete di interessi mercantili che si estendeva in mezza Europa. Tramite la ditta Saminiati-Guasconi & C. di Venezia il Talenti entrò in contatto con i fratelli Guasconi residenti ad Amsterdam e a Mosca, riuscendo a inserirsi nel mercato russo. Grazie al network costituito dai fiorentini Guasconi faceva giungere le sue casse di seta – via Amsterdam o via Amburgo – fino alle lontane fiere di Arcangelo, sul Mar Bianco. Là spesso i drappi lucchesi non venivano venduti in contanti, ma piuttosto barattati con vacchette (pelle vaccina) per quel peculiare scambio, "drappi contro vacchette", che vedeva inondare il porto di Livorno

47 La progenie di Talento Talenti (1213), capostipite della famiglia, rimarrà sempre legata all'arte di "filatori e tessitori di seta o drappi". Cfr. ASLu, Biblioteca Manoscritti, vol. 130, cc. 135r–136r; Biblioteca Statale di Lucca (BSLu), Giuseppe Vincenzo Baroni, Notizie genealogiche delle famiglie lucchesi, ms., 1135–1136.

48 Su di lui Mazzei, Società lucchese, pp. 88–90; un cenno in Sergio Bertelli, Trittico: Lucca, Ragusa, Boston. Tre città mercantili tra Cinque e Seicento, Roma 2004, p. 45.

49 Così la sentenza, cfr. ASLu, Arte della seta, vol. 2, c. 65r.

50 Sul processo Talenti e l'analisi dei costituti, cfr. ibidem, vol. 15, cc. 185r–187v, 26r–31v, 116r–124r; vol. 16, cc. 2r–65v, 83.

51 Per il contraddittorio, cfr. ASLu, Corte dei mercanti, vol. 851, cc. n.n.

52 ASLu, Consiglio Generale, vol. 143 (29 dicembre 1664), c. 625.

53 ASLu, Corte dei mercanti, Libri delle Date, vol. 91, c. 63. Nel 1669 il capitale della ditta veniva aumentato di 24 mila scudi, ibidem, c. 100r.

di pelle moscovita.[54] Ma i drappi che uscivano dalla bottega Talenti videro anche le coste del Mediterraneo. Il Talenti seppe infatti sfruttare le opportunità fornite dal porto di Livorno[55], assurto nel XVII secolo a grande emporio internazionale, per inoltrare i suoi tessuti fino alla piazza turca di Smirne e, nello stesso torno di anni, mandava un suo agente a Messina, per reperire seta greggia e altre merci.[56] Nella fitta trama di relazioni commerciali che questo mercante "nuovo" seppe sviluppare da un capo all'altro d'Europa affiora l'importanza di Bolzano, alle cui fiere i Talenti avrebbero fatto affari per oltre un secolo.

3. I Talenti dinanzi al Magistrato mercantile: un secolo di "negotii"

Dopo aver frequentato le fiere di Bolzano come procuratore degli Orsetti in precedenza[57], Bartolomeo Talenti vi riappare nel 1666, ad appena un anno dalla costituzione della ditta. Nel 1667 questa venne aggregata alla contrattazione bolzanina servendosi, per il recupero dei crediti e la risoluzione di contese, di un nutrito numero di procuratori, per lo più connazionali fidati.[58] Sin dai primi anni la Talenti & C. fu molto attiva sulla piazza, come dimostrano le missive indirizzate a Venezia al Saminiati.[59] Queste fanno emergere il supporto creditizio che il Saminiati assicurava alla ditta lucchese attraverso l'uso di lettere di cambio, da saldarsi poi nei tempi e luoghi stabiliti.[60] La Bartolomeo Talenti

54 Intorno al 1680 il loro massiccio arrivo nel porto di Livorno provocava la caduta dei prezzi, cfr. Fernand Braudel, Civiltà materiale, economia e capitalismo (secoli XV- XVIII), vol. 2: I giochi dello scambio, Torino 1981, p. 157. Per Bartolomeo Talenti nel mercato russo e per lo scambio "drappi contro vacchette" cfr. Mazzei, Sete italiane, pp. 485–489, 494–496, 505.

55 Per uno studio a tutto tondo su Livorno vedasi Adriano Prosperi, Livorno 1606–1806. Luogo di incontro tra popoli e culture, Torino 2009; Francesca Trivellato, The Familiarity of Strangers, The Sephardic Diaspora, Livorno and Cross-Cultural Trade in the Early Modern Period, New Haven/London 2009; sugli interessi lucchesi a Livorno Rita Mazzei, I rapporti fra Lucca e Livorno nel Seicento. In: Mazzei/Fanfani, Lucca e l'Europa degli affari, pp. 299–320; per i rapporti commerciali tra Smirne e Livorno Renato Ghezzi, Livorno e il mondo islamico nel XVII secolo. Naviglio e commercio d'importazione, Bari 2007, pp. 115–149; per i lucchesi a Messina Rita Mazzei, Mercanti lucchesi a Messina nel secolo XVII. In: Saverio Di Bella (a cura di), Atti del Convegno Storico Internazionale "La rivolta di Messina (1674–1678) e il mondo mediterraneo nella seconda metà del Seicento", Cosenza 1979, pp. 395–402.

56 Archivio Saminiati-Pazzi, Istituto di Storia economica dell'Università Commerciale L. Bocconi di Milano, (ASPMi), Sez. II, scat. 420, Bartolomeo Talenti a Giovan Francesco Saminiati in Livorno, Lucca 23 maggio 1671, c. n.n.

57 Il Talenti nel 1642 veniva mandato alle fiere di Bolzano come procuratore di Bernardino e Oliviero Orsetti; vi tornava, come procuratore degli Orsetti Oliviero e Ruggero, nel 1659 e 1662. Cfr. Canali, Mercanti lucchesi, p. 47.

58 ASLu, Corte dei mercanti, vol. 757 (26 agosto 1670), c. 46r. Il mercante Giuseppe Monsagrati, data l'imminenza della fiera, informa i Consoli della Corte dei mercanti che intende andare a Bolzano per la bottega Talenti.

59 ASPMi, Ascanio Saminiati, Sez. II, scat. 559, Lettere che la ragione ha ricevuto da Bartolomeo Talenti da Bolzano. Il carteggio è relativo agli anni compresi tra 1670 e 1677. Per il Talenti corrispondente della Ascanio Saminiati-Niccolò Guasconi & Compagni di Firenze e della Ascanio Saminiati & Compagni di Venezia, cfr. Sergio Groppi, L'archivio Saminiati-Pazzi, Milano 1990, pp. 725 e 789–790. Su Ascanio Saminiati e le compagnie di cui fu socio, cfr. Franco Saba, La corrispondenza d'affari di un "grande mercante" fiorentino del Seicento. Ascanio Saminiati e le sue Compagnie di Banco. In: Cheiron 17, 34 (2000), pp. 195–207.

60 ASPMi, Ascanio Saminiati, Sez. II, scat. 559, Bartolomeo Talenti a Ascanio Saminiati, Bolzano 10 settembre 1673, c. n. n., "[…] vi ringratiamo del partecipatoci con diversi cambi che ci serviremo al bisogno, e noi vi possiamo dar alcuno ragguaglio, si per esser il primo giorno di fiera, come per non esser comparsi li negotianti".

& C., attiva nel capoluogo bolzanino sino al 1695, comparirà più volte davanti al Magistrato mercantile per dirimere varie cause, l'origine delle quali è riconducibile principalmente ai pagamenti operati, spesso con moneta inadeguata, o al mancato rispetto degli accordi contrattuali.

Durante la fiera del Corpus Domini del 1680 la ditta lucchese aveva protestato presso il Magistrato di non voler accettare da Giovan Paulo Bolf in pagamento del suo debito i 156 fiorini *guldiner*[61] che questi aveva offerto "per non esser – [tale moneta] – della spetie et qualità dovuta".[62] Per lo stesso motivo il procuratore del Talenti, Giovanni Curati, si rivolgeva pochi mesi dopo alla cancelleria del Magistrato, quando per merci vendute a Francesco Gugler di Monaco pretendeva che questi fosse obbligato al pagamento in "moneta imperiale", come poi seguirà.[63]

Il Talenti non disdegnava l'attività cambiaria, da intendersi nella sua funzione di concessione di credito commerciale, peraltro la più usata sulla piazza bolzanina. Durante la fiera di Mezza Quaresima del 1685 aveva dato a cambio 2.630 fiorini ai mercanti di Rattenberg Carlo Ossauer e Giovan Battista Progner, i quali non avevano saldato il credito nella fiera successiva di Corpus Domini, provocando il reclamo dell'agente Montignosi presso il Magistrato.[64] Ancora come creditore, questa volta nei confronti di Giovan Adamo Mair De Ried di Vienna per la somma di 485 fiorini, si rivolgeva al Magistrato attraverso il suo procuratore Giuseppe Monsagrati, per mercanzie vendute al viennese nella pregressa fiera di San Bartolomeo.[65]

Del 1686 è una vicenda quanto mai singolare, la cui risonanza varcò i confini dell'istituzione bolzanina fino ad arrivare alla corte arciducale di Innsbruck. Antefatto della vicenda era il contratto stipulato dalla Talenti & C. con lo spedizioniere bolzanino Andreas Wutterin[66] (Andrea Butterino) durante la fiera del Corpus Domini del suddetto anno.[67] L'accordo prevedeva la spedizione di ben quattro casse di drappi, dunque merce dal valore elevatissimo sia per quantità che per qualità del prodotto. I documenti non riportano quale fosse la destinazione finale della tratta, ma tutto fa pensare che le pregiate stoffe lucchesi fossero dirette in Germania o, quantomeno, dovessero attraversare i confini del territorio tirolese. Durante la fiera seguente di San Bartolomeo il procuratore

61 Monete grosse d'argento di valore equivalente al fiorino aureo.
62 MMBz, Atti, vol. 3.1.15, Bolzano, 5 luglio 1680, cc. 67v–68r.
63 Ibidem, Bolzano, 23 settembre 1680, cc. 74v–75r. Cfr. MMBz, Prodotte, vol. 3.4.21, c. 522. Così il Talenti al Gugler: "Signor Francesco, non intendiamo prendere tra li f. 356.58 neanche un fiorino intiero e però quando lei ne voglia pagare si tralascierà tutta la partita e la prossima chi haverà ragione, si vedrà, non volendo fare come altra volta, che ne fece assegnatione in magistrato, e se ha tal pensiero lo faccia anticipatamente che risponderemo, in altro modo intendiamo havere moneta Imperiale, e non vogliamo andar dietro ad alcuno, mentre li guldini hanno 3 per cento meno per aggio dalla moneta Imperiale, e nel magistrato tal qualità di valuta non ha luogo in deposito, però faccia come vuole che non sarà come l'altra volta."
64 Ibidem, Atti, vol. 3.1.16, Bolzano, 5 luglio 1685, c. 179v.
65 Ibidem, Bolzano, 11 dicembre 1685, c. 237v.
66 La ditta era Wutterin-Amorth.
67 MMBz, Atti, vol. 3.1.16, Bolzano, 18 settembre 1686, c. 283v.

del Talenti, Giuseppe Monsagrati, protestava formalmente presso il Magistrato in quanto le quattro casse risultavano esser "abbrugiate per strada da una pippa di tabacco del Carrettone", da cui la decisa protesta della ditta lucchese. Il Monsagrati chiedeva la condanna di Andreas Wutterin "essendo il speditore obbligato" – come da carte presentate – e il risarcimento per il danno subito alle quattro casse di drappi. Da parte sua il Wutterin protestava la sua innocenza obiettando di aver adempiuto all'ordine del Talenti, dunque "di non essere disposto ad altri accidenti delli effetti spediti"; oltre a ciò chiedeva di essere assolto dall'accusa e di obbligare piuttosto il Talenti al rimborso delle spese occorse per la spedizione delle casse. Lo stesso giorno, con la speditezza che lo contraddistingueva, il Magistrato assolveva il Wutterin dall'accusa del Talenti per aver ottemperato agli accordi contrattuali che prevedevano la consegna delle quattro casse al "solito carrettone". Il Talenti veniva così obbligato al pagamento delle spese di spedizione.[68] Non ci è dato sapere se vi furono dei risvolti nella vicenda, sappiamo però che appena tre giorni prima che la causa fosse sentenziata dal Magistrato una voce si alzò a favore degli interessi del Talenti. Tale autorevole voce era quella dell'arciduchessa Eleonora d'Austria[69], la quale invitava il Magistrato a operare nei confronti del Talenti "colla sollecitudine maggiore", pur nel rispetto della giurisdizione del foro. La lettera di raccomandazione ci informa che la lite, in essere, era contro i tedeschi Welvain, Aichorn e Conrado Schwartz – forse contraenti cui la seta del Talenti era diretta – e ci conferma che la causa della controversia era "la spedizione di alcune merci perite nel viaggio".[70] È probabile che l'appoggio di cui Bartolomeo Talenti può aver usufruito in questa vicenda sia da collegare al legame parentale con i cugini in Polonia: i due fratelli Pietro e Tommaso Talenti – entrambi *Segretari regi* agli ordini di sovrani polacchi – conobbero personalmente Eleonora e hanno probabilmente potuto esercitare la loro influenza per venire incontro alle difficoltà del cugino.[71]

La cura degli interessi della ditta familiare a Bolzano verrà gradualmente demandata, a partire dalla fine degli anni Ottanta del Seicento, ai figli di Bartolomeo, Pietro e Giovan Battista. Quest'ultimo lo vediamo nelle vesti di procuratore rivolgersi al Magistrato durante la fiera di Mezza Quaresima del 1689 per costringere Johann Widenhueber (o Videnhueber) al pagamento di 172 fiorini per drappi vendutigli nella medesima fiera dell'anno precedente.[72]

68 Ibidem, c. 284r.

69 Eleonora Maria d'Asburgo-Austria (1653–1697), figlia dell'imperatore Ferdinando III e di Eleonora Gonzaga-Nevers, era sorellastra di Leopoldo d'Asburgo. Sposò il Re di Polonia Michele Korybut Wisniowiecki dal quale non ebbe figli, e rimasta vedova, passò in seconde nozze con Carlo di Lorena.

70 MMBz, Prodotte, vol. 3.4.24, Innsbruck 15 settembre 1686, c. 629. Mandato della Regina di Polonia al Magistrato per interessi Talenti et Welvain.

71 Pietro nel 1671 scrive dalla Polonia al cugino Bartolomeo informandolo di aver conosciuto personalmente l'allora giovane sposa del Re Wisniowiecki, Eleonora d'Austria, cfr. Gaetano Platania, Viaggi, mercatura e politica. Due lucchesi nel regno dei Sarmati europei nel XVII secolo: Pietro e Tommaso Talenti, Viterbo 2003, p. 83.

72 MMBz, Atti, 3.1.17, Bolzano 23 marzo 1689, cc. 107v–108r. Il Widenhueber era stato formalmente invitato a comparire davanti al Console e ai consiglieri di prima istanza per rispondere alle domande del Talenti, cfr. ibidem, Prodotte, 3.4.26 (1689–90), Bolzano 13 dicembre 1689, cc. 349 e 350.

Bolzano era una buona occasione anche per il reperimento della materia prima; nella fiera di Mezza Quaresima del 1695 il procuratore del Talenti, Giuseppe Totti, asseriva in cancelleria non aver avuto compimento un contratto stipulato nella precedente fiera di San Bartolomeo con il mercante Carlo Brambilla di Rovereto. L'accordo prevedeva la cessione di sette balle di seta grezza al Talenti in cambio di "mercantie et contanti". Il Brambilla non aveva però consegnato la seta nel mese concordato di dicembre, divenendo così debitore del Talenti, il cui procuratore chiedeva ora al Magistrato di essere rifondato del danno, spese e interessi.[73]

Nel 1695 cessava l'attività trentennale della Bartolomeo Talenti & C., l'anno dopo si procedette allo stralcio della vecchia ragione e ne fu costituita una nuova che prese il nome di Bartolomeo Talenti & Figli. Vi partecipavano i due soci principali, figli di Bartolomeo: Giovan Battista e Pietro. Il primogenito Giovan Battista ricoprì più volte delle cariche nella magistratura atesina, risultando consigliere di seconda istanza nel 1705 e nel 1707, di prima nel 1726 e 1728.[74]

Sullo scorcio del Seicento le fiere bolzanine divennero l'occasione per stipulare accordi che avrebbero convogliato drappi lucchesi a Lipsia, sede delle più importanti fiere dell'Europa centrale.[75] Nella fiera di Sant'Andrea del 1696 ad esempio, la Talenti & C. fu citata in cancelleria dal sensale pubblico Bonaventura Leonardi; questi esponeva aver stipulato un contratto col Talenti e con Georg Christoph Dietz di Lipsia per la pingue somma di 8.500 fiorini, ma il Talenti gli aveva negato "le sue mercedi" risultando inadempiente.[76] A cavallo del secolo un contenzioso tra alcuni autorevoli mercanti lucchesi[77], tra cui i Talenti, e lo stesso Dietz – poi fallito e debitore verso i lucchesi "di somma considerabile" – indusse la Corte dei mercanti ad affermare che al momento si facevano "per lo più negotii con i mercanti di Lipsia".[78] Capitava che nel 1698, una volta fallito il Dietz, seguisse un concordato con la massa dei creditori che prevedeva la ripartizione di un ingente partita di tele a parziale compensazione del debito. I lucchesi, gli unici rimasti scoperti, ricusarono tale accordo a causa, tra le altre, della cattiva qualità delle tele. Così l'anno successivo il mercante tedesco si rivolgeva al Consiglio sopra la mercanzia di Lipsia, il quale scriveva alla Corte dei mercanti di Lucca chiedendo che fosse notificata ai mercanti lucchesi coinvolti l'istanza di risarcimento fatta dal tedesco tramite la "concessione di beni"; ciò avrebbe permesso al Dietz di sottrarsi al pagamento destinato in Bolzano evitando al contempo "esecutioni" o l'arresto su quella piazza. Al netto

73 Ibidem, Atti, 3.1.19, Bolzano 24 marzo 1695, c. 53.
74 Cfr. Canali, Mercanti lucchesi, pp. 8 e 40.
75 Sulle fiere di Lipsia, Herbert Eiden, The Fairs of Leipzig and the Eastern European Economies (15th–18th Centuries). In: Simonetta Cavaciocchi (a cura di), Fiere e mercati nella integrazione delle economie europee secc. XIII–XVIII (Atti delle "Settimane di Studi e altri convegni", Serie II, 32), Firenze 2001, pp. 723–740.
76 MMBz, Atti, 3.1.19, Bolzano 18 dicembre 1696, c. 226r.
77 Oltre ai Talenti vi erano coinvolti gli Orsetti e i Conti.
78 ASLu, Corte dei mercanti, vol. 77, c. 121r.

rifiuto della Corte dei mercanti seguì il tentativo dei mercanti lucchesi di essere risarciti presso il Magistrato mercantile di Bolzano.[79]

I primi decenni del Settecento registrarono l'instancabile attività della ditta lucchese, le cui casse di seta erano oggetto di vivace esportazione verso Bolzano.[80] La ragione dei fratelli Talenti cessò nel 1721, nello stesso anno i suoi soci principali, Giovan Battista e Pietro, ne costituirono una nuova, ciascuno per proprio conto e sotto i rispettivi nomi. La Giovan Battista di Bartolomeo Talenti risulta quale ultima ditta lucchese nella contrattazione[81], e una sua procura del 1772 rappresenta l'ultima partecipazione, pur indiretta, di una ditta lucchese alle fiere di Bolzano.[82] Verso la metà del Settecento, per i propri negozi nelle fiere i Talenti si serviranno, al posto di agenti appositamente inviati sul luogo, di mercanti e di ditte provenienti da località prossime a Bolzano. Con capitali della Giovan Battista di Bartolomeo Talenti veniva infatti eretta, nel 1744, una società a Rovereto, sotto il nome di Falzorger, Fontana & C., peraltro presto cessata.[83] Alla morte di Giovan Battista nel 1729 gli succederà il figlio Bartolomeo Antonio, nobile lucchese. La ditta omonima di Pietro Talenti, anch'essa fondata nel 1721, sarà iscritta nella contrattazione fino al 1744 e parteciperà alle fiere atesine fino all'anno 1767. Venuto a mancare Pietro, saranno i suoi figli, i nobili Bartolomeo e Tommaso, a continuare l'attività paterna alle fiere di Bolzano.[84]

4. La "scatuleta": seta e strumenti di credito

Focalizzare l'attenzione su di un episodio particolare dell'attività dei Talenti a Bolzano, consente di mettere in luce alcune pratiche operative e modalità di risoluzione delle controversie che caratterizzavano il commercio di fiera. Nel luglio 1718, durante la fiera del Corpus Domini, Giovan Battista Talenti, per la Bartolomeo Talenti & Figli, si presentava nella cancelleria del Magistrato mer-

79 Per la Corte dei mercanti di Lucca la richiesta del Magistrato di Lipsia rischiava di creare un precedente: "[…] mandandoseli di qui i drappi [a Lipsia] con la fiducia del pagamento da effettuarsi dentro i tempi concordati, ciascheduno di quella piazza che non vorrà fare il pagamento e per contro li premerà di potere portarsi in Bolzano senza timore d'esecutioni si prevarrà di simile esempio". ASLu, Corte dei mercanti, vol. 77, cc. 120v–121r; sulla vicenda anche MMBz, Atti, 3.1.20, Bolzano 17 settembre 1698, cc. 205r–206v; ibidem, 3.1.21, Bolzano 24 marzo 1700, cc. 145v–146v.

80 Tramite la concessione di alcuni documenti sanitari – le *fedi di sanità* rilasciate dai Conservatori di Lucca nel novembre del 1720 – a favore degli spedizionieri bolognesi Spinetti e Vannucci, sappiamo che tre casse di drappi di seta provenienti dalla bottega Talenti erano dirette, attraverso Verona, alla fiera di Sant'Andrea di Bolzano nel dicembre di quell'anno. Altre due casse di drappi provenienti dalla medesima bottega partivano da Lucca il 24 novembre dell'anno seguente. Cfr. Giulio Sancassani, Fonti archivistiche veronesi per le relazioni commerciali tra Verona e Lucca durante i secoli XVII e XVIII. In: Lucca archivistica storica economica. Relazioni e comunicazioni al X Congresso nazionale archivistico (Lucca, ottobre 1969), Roma 1973, pp. 163–170, p. 169.

81 Registrata fino al 1744, torna ad esserlo negli anni dal 1758 al 1761. Cfr. Canali, Mercanti lucchesi, pp. 8 e 40.

82 Ibidem, p. 5. Per le fiere di Bolzano nel XVIII secolo, Andrea Bonoldi, Le fiere e il dazio. Economia e politica commerciale nel Tirolo del secondo Settecento, Trento 1999.

83 MMBz, Procure, vol. 3.3.12, T, c. 299. La compagnia cesserà nel 1749. Giuseppe Falzorger era roveretano, Lorenzantonio Fontana lucchese. Oltre ai capitali del Talenti vi concorrevano quelli di Giandomenico Natalini, lucchese, e di Pompeo Carignani di Vienna.

84 Cfr. Canali, Mercanti lucchesi, p. 41.

cantile di Bolzano, recando una piccola scatola, senza sapere cosa contenesse. Dinanzi al Magistrato di prima istanza Talenti espose esser creditore del viennese Johann Jakob Kerschbaumer (Gio Giacomo Cherspamer) per la notevole somma di 3.300 fiorini incirca, ragione per cui voleva "cautarsi" prendendo in pegno la scatola.[85] Il Magistrato provvide ad aprire quello che si rivelò essere un piccolo scrigno contenente gioielli, ne registrò il contenuto, dopodiché lo richiuse, vi appose ben tre sigilli e lo riconsegnò al Talenti.[86]

La controversia in questione interessò più volte il Magistrato tra il 1717 e il 1719 e verteva intorno alla compravendita di preziosi. Antefatto della lite era il contratto stipulato nel dicembre del 1717 tra il mercante Kerschbaumer e la Talenti & F.; tale accordo prevedeva la consegna – da parte della ditta lucchese – del portagioie a una terza persona, tale Michael Schneider[87] (Michele Snaider) commerciante di Vipiteno, da effettuarsi nella fiera di Sant'Andrea del 1717. La consegna del portagioie non ebbe però luogo a causa dell'assenza in loco dello Schneider, il quale si trovava a Venezia. Ciò nonostante i fratelli Talenti asserivano di aver adempiuto agli ordini, come scrivevano al Kerschbaumer:

"haverete inteso che stante il non essere venuto in sudetta passata fiera il Signor Michel Snaider non potevano li nostri consegnarli la vostra scatuleta di gioie e perché non tenevano altri ordini che di fare essa consegna, cossì per non arrischiar tal roba a quelli accidenti che alle volte sogliano succedere stimavano bene di lasciarla a Bolzano nella nostra cassa e portarne qua la chiave […] questo è seguito per tenere conto della vostra roba e se *alli detti noi havesti ordinato, che in mancanza del predetto Signor Snaider facesero consegna a qualche un altro o' vero ne li mandasse a Venetia saria statto esequito* ma in questo genere di mercantia voi sapete benisimo che conviene stare bene attaccati alli ordini e non devano prendersi arbitri onde non havete a dolervi che di voi medesimo."[88]

I Talenti, vista l'assenza del destinatario Schneider, avevano riposto il portagioie in una cassa che tenevano nel loro fondaco di Bolzano e avevano fatto ritorno a Lucca portandosi appresso la chiave della cassa, stimando che, data la particolarissima tipologia di merce, fosse preferibile non spedire il portagioie a Venezia – dunque "non arrischiar la robba al viaggio" – né tantomeno cederlo al Salvati cognato dello Schneider, ma seguire gli accordi contrattuali alla lettera.[89] Ter-

85 Per l'intero processo MMBz, Processi, vol. 3.2.8, fasc. 9, cc. 460r–495r.

86 Ibidem, cc. 461v–462r, una volta aperta la scatola, "quale è di longezza di sei ditta, et larga quatro ditta incirca […] fu trovato esservi fra il bombaso di sotto, e di sopra una croce di diamanti grandi, mezzani, e picoli numero 38 attaccata ad una carta francese da' gioco in figura del Re di fiori […] più un annello di diamante brillantato legato in argento con la rena d'oro smaltata di turchino con carta da' giocare […] altro annello pure di diamanti, di sette pietre tra piccole, e grande, in mezo de quali la pietra più grande è brillantata con la foglia palliata".

87 Michael Schneider era "handelsmann von Sterzingn [*sic*]". Il sigillo apposto sulla scatola riportava le seguenti parole: "Al Signor Michele Snaider, per amico Dio lo compagni, Bolgiano", ibidem, c. 462r.

88 MMBz, Processi, vol. 3.2.8, fasc. 9, c. 472r. Bartolomeo Talenti & F. a Johann Jakob Kerschbaumer in Vienna, Lucca 12 febbraio 1718 (il corsivo sottolineato nell'originale).

89 Tra il gennaio e il febbraio 1718 i Talenti scrivevano anche allo Schneider a Venezia e a suo cognato Salvati di Bolzano, comunicando a entrambi la custodia del portagioie nella loro cassa a Bolzano e motivando il loro operato, ibidem, Bartolomeo Talenti & F. a Michel Snaider in Venezia, Lucca 2 febbraio 1718, c. 474r; Bartolomeo Talenti & F. a Salvati in Bolzano, Lucca 29 gennaio 1718, c. 473r.

minata la fiera di Sant'Andrea del 1717, la consegna slittava alla fiera successiva di Mezza Quaresima del 1718 e da qui a quella successiva del Corpus Domini dove, vista la reiterata assenza del Kerschbaumer, la Talenti & F. avrebbe deciso di protestare presso il Magistrato.

Nel settembre 1718 il Magistrato inoltrava una lettera requisitoria al tribunale civico di Vienna[90], invitando il mercante viennese a comparire. Il tribunale viennese, tramite il giudice Franz Joseph Hauer, rispondeva in novembre allegando, oltre alla dichiarazione dello Schneider[91], una lettera remissoria di protesta, da cui ci è possibile gettar luce sul retroscena dell'intera vicenda.[92] Johann Jakob Kerschbaumer, nel novembre 1717, aveva consegnato a Vienna a Mariano Dinelli[93], agente della ditta lucchese, la sopracitata scatola di gioielli del valore di 4.450 fiorini, con l'ordine di consegnarla allo Schneider o al di lui cognato Salvati. Tali gioielli dovevano essere venduti dallo Schneider e con il ricavato andava risarcito il commerciante di Verona Antonio Linni (o Lini), verso cui il Kerschbaumer era debitore avendovi acquistato della merce.[94] La merce che Kerschbaumer doveva liquidare a Linni era stimabile in 3.000 fiorini, ma non avendo contanti, in precedenza gli aveva dato a garanzia un altro portagioie del valore di 3.000 fiorini. Dunque la scatola di gioielli che lo Schneider avrebbe dovuto ricevere per mano dei Talenti, del valore di 4.450 fiorini, era destinata alla vendita, con il ricavato il Kerschbaumer avrebbe saldato il debito di 3.000 fiorini (oltre a soldi che avrebbe ricevuto in contanti) che aveva contratto col Linni per merce acquistata e, soprattutto, sarebbe rientrato in possesso dell'altro portagioie del valore di 3.000 fiorini per riconsegnarlo al suo legittimo proprietario, ossia lo *Hofjude* Simon Michael, che glielo aveva dato solo temporaneamente.[95]

La mancata consegna della "scatula" allo Schneider era però intervenuta a rompere lo schema secondo cui l'affare avrebbe dovuto svolgersi, e così il

90 Era lo *Stadt- und Landgericht* di Vienna. La lettera è datata 23 settembre 1718 e invitava a citare il Kerschbaumer affinché comparisse davanti al Magistrato mercantile nella successiva fiera di Sant'Andrea del 1718, "per rispondere alla sudetta dimanda, o a liberare col pagamento il pegno che tengono di sua raggione in mani detti Signori Talenti". Ibidem, c. 463r.

91 Dichiarazione di Michael Schneider datata 14 novembre 1718, sigillata e firmata dallo stesso, ibidem, c. 467.

92 Documento redatto dal giudice Franz Joseph Hauer, proveniente dal tribunale civico di Vienna, datato 19 e 26 novembre 1718. Ibidem, cc. 465r–471v.

93 Nei documenti è definito "complimentario". Il lucchese Dinelli Mariano Antonio di Pietro fu procuratore della Bartolomeo Talenti & F. dal 1714 al 1721, cfr. Canali, Mercanti lucchesi, p. 44.

94 I documenti non specificano la tipologia della merce.

95 MMBz, Processi, vol. 3.2.8, fasc. 9, c. 470. Antenato del poeta Heinrich Heine, l'ebreo di corte Simon Michael fu uno degli agenti del celebre appaltatore e finanziere ebreo Oppenheimer di Heidelberg (1630–1703) in Ungheria, risiedette in molte località ottenendo infine l'autorizzazione a stabilirsi, primo tra gli ebrei, nella città di Pressburg (Bratislava) e fu noto anche per aver rastrellato tutte le monete turche che si trovavano in territorio ungherese, consegnandole poi alla zecca imperiale di Vienna perché fossero fuse. Cfr. Jonathan Irvine Israel, Gli ebrei d'Europa nell'età moderna. 1550–1750, Bologna 1991, pp. 161–162; Max Grunwald, Samuel Oppenheimer und sein Kreis. Ein Kapitel aus der Finanzgeschichte Österreichs, Wien/Leipzig 1913, pp. 266–273. Sugli ebrei frequentanti le fiere di Bolzano Andrea Bonoldi, Small Business? Jewish Merchants in Transalpine Trade: a Case Study. In: Markus Andreas Denzel/Philipp Rössner/Jan De Ries (a cura di), Small is Beautiful – Interlopers in Early Modern World Trade. The Experience of Smaller Trading Nations and Companies in the Pre-Industrial Period (Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, Beihefte 213), Stuttgart 2011, pp. 201–218.

giudice Hauer passava in rassegna i punti essenziali[96] del grave danno arrecato al Kerschbaumer: Schneider non avrebbe più fatto affari col Kerschbaumer; quest'ultimo non aveva ricevuto la merce e nemmeno soldi contanti; i gioielli depositati al Linni di Verona non erano stati liquidati con soldi (in luogo dei gioielli), dunque i gioielli non erano stati restituiti a Simon Michael a Vienna; Kerschbaumer aveva perso gli interessi sia dei 3.000 fiorini, sia dei 4.450 fiorini (valore di entrambi i portagioie); infine al Kerschbaumer non era stata consegnata la merce. Tutto ciò aveva suscitato la "solennissima protesta" del mercante viennese, il quale chiedeva di essere rimborsato con 6.000 fiorini per il danno e gli interessi.[97] È interessante notare come i documenti prodotti a difesa del Kerschbaumer – anche quelli addotti dallo Schneider[98] – sottolineino più volte la *ratione diminuta fidei*, confermando la centralità del credito e della reputazione nel sistema degli scambi.

La mancata consegna del portagioie nella fiera di Sant'Andrea del 1717, poi reiterata nella successiva fiera di Mezza Quaresima del 1718, era in realtà ben motivata: il Kerschbaumer era divenuto debitore dei Talenti per non aver saldato il pagamento di una partita di drappi che in quella fiera veniva a scadere, e per questo i lucchesi non effettuarono la consegna, ma presero a garanzia il portagioie per cautelarsi.[99] La richiesta di risarcimento dei danni presentata dal tribunale viennese a difesa del Kerschbaumer risultava così insussistente, come pure la pretesa di invalidare la giurisdizione del Magistrato bolzanino sulla lite.[100]

Durante la fiera del Corpus Domini del 1719 Pietro Talenti sollecitava la sentenza del tribunale tirolese dopo l'ennesima defezione del viennese; il giorno stesso il Console e i consiglieri di prima istanza condannavano in contumacia il Kerschbaumer, e due giorni dopo disponevano, presso il palazzo mercantile[101],

96 Nei documenti vengono contrassegnati dalle lettere A, B, C, D, E. MMBz, Processi, vol. 3.2.8. fasc. 9, c. 470.

97 Ibidem, c. 471r.

98 Schneider si accorge di persona che altri commercianti suoi colleghi, venuti a conoscenza dell'incidente, hanno diminuito decisamente il credito al Kerschbaumer: "dass ihme […] der credit nicht wenig verkhlienert [*sic*]". Ibidem, c. 467. Sull'importanza di questo aspetto, cfr. Cinzia Lorandini, Informazioni e istituzioni: le basi di costruzione della fiducia nel commercio della seta trentino-tirolese tra Sei e Settecento. In: Bonoldi/Leonardi/Occhi, Interessi e regole, pp. 137–163.

99 MMBz, Processi, vol. 3.2.8, fasc. 9, c. 485. La relazione del Magistrato bolzanino ci informa che la consegna del portagioie sarebbe dovuta avvenire nella fiera di Mezza Quaresima: "[…]e ciò sarebbe anche seguito quando l'istesso signore Salvati nella fiera di Mezza Quaresima havesse voluto pagare ad essi signori Talenti li fiorini 863.14 che nella medesima [fiera] a detto signor Kerspamer scadevano come ne fu ricercato per drappi venduteli; sendoli donque stato negato l'istesso pagamento, né havendo detto debitore supplito per altro verso si protestaron in essa fiera essi signori Talenti avanti questo molt'Illustre Magistrato di voler ritenere appresso di loro l'istessa scatola per cautione ed ipoteca, non solo della predetta partita, ma etiandio per maggior somma che a detto signor Kerspamer veniva a scadere nella susseguente fiera di Corpus Domini." A tale relazione veniva allegato il conto delle partite di drappi che il Kerschbaumer avrebbe dovuto saldare: la prima, del valore di 863.14 fiorini, era stata consegnata dai Talenti al viennese durante la fiera di San Bartolomeo del 1717 e scadeva – come da pagamenti tempo due fiere – nella fiera di Mezza Quaresima del 1718; l'altra, di fiorini 2.416.38, era stata consegnata nella fiera di Sant'Andrea del 1717 e scadeva nella fiera del Corpus Domini del 1718. Ibidem, c. n. n.

100 Ibidem, c. 485. A conferma della sua giurisdizione sulla vicenda il Magistrato provvide a inviare a Vienna la copia del Capitolo sei dei privilegi, cfr. Canali, Il Magistrato mercantile, II, Privilegi, p. 274.

101 Cfr. Annemarie Innerebner, Der Bozner Merkantilmagistrat und das Merkantilgebäude. In:

la vendita all'incanto dei gioielli, da cui vennero ricavati 1.300 fiorini spettanti ai Talenti.[102]

Alcuni tratti essenziali degli scambi operati nelle fiere bolzanine – e non solo – compaiono dall'analisi di questo processo: innanzitutto emerge piuttosto chiaramente l'importanza che il prodotto serico rivestiva nel commercio alle fiere atesine. Ancora una volta i pregiati drappi lucchesi erano oggetto dei tradizionali scambi che da secoli mettevano in contatto la città del *Volto Santo*, dunque l'elemento italiano, con l'area germanica, confermando la funzione di collettore tra le due aree svolta da quelle fiere. La rilevanza che il credito rivestiva nel circuito degli scambi del mercante e il rapporto fiduciario (e la reputazione) su cui quel credito si fondava sono altri aspetti che traspaiono da questa vicenda; infine l'uso di preziosi (un articolo merceologico peculiare, ma non di rado usato negli scambi) quale strumento per ridurre al minimo la circolazione del contante – vista la loro duttilità, – risulta interessante ai fini degli scambi da effettuarsi nelle fiere di sole merci, quali erano quelle di Bolzano.

5. Conclusioni

Nell'ambito del commercio serico che tanta parte ebbe negli scambi effettuati alla fiere bolzanine a partire dai primi decenni del XVII secolo, la rilevante presenza di operatori economici lucchesi, alcuni dei quali appartenenti alle più prestigiose famiglie dell'oligarchia mercantile cittadina, altri – ed è il caso dei membri della famiglia Talenti oggetto del presente lavoro – di recente fortuna, testimonia dell'importanza che la città tirolese rivestì per quell'industria serica, fino a costituire il maggior polo di smercio verso i territori dell'impero asburgico e della Germania. Per i drappi lucchesi Bolzano fu "luogo come ogn'uno sa il più proprio per il loro smaltimento"[103] e avrebbe continuato ad esserlo fino a poco oltre la metà del XVIII secolo. La forte attrazione esercitata da quelle fiere, in un clima tendenzialmente recessivo per la mercatura lucchese, se da una parte evidenzia la centralità della Germania come mercato di sbocco, nel quadro di una riorganizzazione delle correnti commerciali relative alla seta a livello italiano ed Europeo, dall'altra fu favorita dall'istituzione, da parte di Claudia de' Medici nel 1635, di una magistratura mercantile atta a regolamentare e garantire una corretta e veloce risoluzione delle controversie commerciali che vi potevano sorgere. Ciò avrebbe portato anche un operatore commerciale come Bartolomeo Talenti – ancora poco noto, ma che presto si sarebbe affacciato sul

Der Schlern 29 (1955), pp. 384–386; sulla sua collezione d'arte vedasi Silvia Spada Pintarelli, Bolzano: la collezione d'arte del Magistrato mercantile. In: Il collezionismo locale: adesioni e rifiuti (Quaderni degli annali dell'Università di Ferrara. Sezione Storia 7), Firenze 2009, pp. 249–269.

102 Una volta messi all'asta, i gioielli vennero venduti così ripartitamente: "al Signor Wild la croce di diamanti grandi, mezzani e picoli per fiorini 600, al Signor Montagna l'anello di diamante brillantato legato in argento con la vena d'oro per fiorini 600 […] l'altro annello pure di diamanti di sette pietre […] per fiorini 100". MMBz, Processi, vol. 3.2.8, fasc. 9, c. 495.

103 ASLu, Corte dei mercanti, vol. 77, c. 81r, così una relazione della Corte dei mercanti datata 26 ottobre 1690.

grande mercato europeo – a investire energie e capitali su quella piazza, finendo con l'inserirsi saldamente nel mercato tedesco. L'analisi dei documenti ha inoltre confermato l'incapacità dei setaioli lucchesi di adeguarsi ai nuovi tempi. La produzione serica lucchese, stretta dalle maglie corporative e chiusa all'innovazione, non seppe rinnovarsi: limite attestato anche dalla mancata penetrazione della produzione lucchese sul mercato coloniale, a differenza della vicina industria serica pisana, con la produzione vincente dei taffettaini.[104] Bolzano svolse altresì un ruolo non trascurabile nell'intermediazione dei traffici serici lucchesi verso la Polonia nel corso del Seicento, che meriterebbe uno studio specifico.

La bottega di seta di Bartolomeo Talenti si sarebbe imposta nella Lucca del Settecento, conservando grandi interessi a Bolzano in quel secolo. Il suo caso può contribuire a comprendere la parabola di un'industria serica tutta volta alla tradizione, che tuttavia ripose su Bolzano le speranze di risollevarsi, dimostrando, anche se solo per pochi decenni, una rinnovata dinamicità. Ciò contribuisce anche a una migliore comprensione delle correnti commerciali europee relative alla seta tra Sei e Settecento, per le quali la piazza bolzanina ricoprì un ruolo non secondario.

Carlo Bartalucci, Bartolomeo Talenti auf den Bozner Messen. Eine Handelsfamilie aus Lucca zwischen Veränderung und Tradition

Mitte des 17. Jahrhunderts standen die Seidenhändler in Lucca vor der Herausforderung, die europäischen Handelswege für Seide neu ausrichten zu müssen. Den Händlern der kleinen Republik – hauptsächlich Italiener – gelang es, dem Wegbrechen der traditionellen kontinentalen Absatzgebiete durch die schrittweise Verlagerung des Schwerpunkts ihrer Handelstätigkeit Richtung Osteuropa entgegenzutreten. Allerdings erzwang die schwindende Attraktivität ihrer traditionellen Seidenstoffe auf dem polnischen Markt im Laufe des 17. Jahrhunderts eine neuerliche Umorientierung ihrer Verkaufsstrategie. In diesem Zusammenhang erkoren die Luccheser Wirtschaftstreibenden Bozen zum idealen Brückenkopf für den zuverlässigeren deutschen Markt. Als Kreuzungspunkt zwischen Nord und Süd hatte die Tiroler Stadt seit langem eine wichtige Funktion für Handelsverbindungen zwischen dem italienischen Raum und dem mittleren und nördlichen Europa inne. Die infolge des landesfürstlichen Privilegs von 1633–1635 aufblühenden Messen und die damit verbundene Errichtung des unabhängigen Merkantilmagistrats integrierten Bozen voll umfänglich in das internationale Handelsnetz und schufen damit zugleich die Voraussetzungen dafür, dass die größten Luccheser Seidenhersteller ihre Zins- und Kreditgeschäfte dorthin umleiteten. So traf ab den ersten Jahrzehnten des

104 Cfr. Rita Mazzei, Pisa medicea. L'economia cittadina da Ferdinando I a Cosimo III, Firenze 1991, pp. 183–184 e *passim*.

17. Jahrhunderts in Bozen das Angebot aus Lucca auf die steigende Nachfrage nach Luxusgütern von Handelsleuten nördlich der Alpen und machte die Stadt damit binnen kurzer Zeit zum wichtigsten Absatzmarkt für den deutschsprachigen Raum.

Der erste Abschnitt des Beitrags analysiert ausgehend von institutionellem Quellenmaterial aus Lucca die wirtschaftspolitischen Strategien eben dieser Institutionen, um die lokalen Seidenprodukte – hauptsächlich durch wettbewerbswidrige Praktiken – auf dem Tiroler Handelsplatz zu stützen. Daraus resultiert ein gemischtes Bild: Neben Anstrengungen zur Neubelebung steht langfristig gesehen das Bewusstsein eines unabwendbaren Niedergangs der städtischen Seidenindustrie, der gleichermaßen unternehmerischer Schwerfälligkeit wie der veränderten Nachfrage auf dem internationalen Markt und der merkantilistischen Politik einiger europäischer Länder geschuldet war.

Der zweite Abschnitt skizziert das Geschick eines einfachen Handwerkers aus Lucca namens Bartolomeo Talenti, der nach seinen Lehrjahren in der *bottega* eines bekannten Luccheser Seidenhändlers Mitte der 1660er Jahre beschloss, selbst sein Glück in der Geschäftswelt zu versuchen und damit gegen die Statuten der Korporation, die die Seidenherstellung reglementierten, verstieß. Nach der bitteren Erfahrung eines Gefängnisaufenthalts gelang es ihm jedoch, die Erlaubnis für die Handelstätigkeit zu erlangen, was zugleich der Auftakt war für die Gründung einer Handelsgesellschaft. Die *Bartolomeo Talenti & C.* schuf in kurzer Zeit ein Netzwerk, das Handelsstützpunkte quer durch Europa verband und von den Messen in Archangelsk und Moskau über die türkische Küste und Smyrna im östlichen Mittelmeer, über Messina und Livorno bis nach Bozen reichte.

Im dritten Abschnitt konstituieren die Bestände des Merkantilmagistrat im Südtiroler Landesarchiv die Quellengrundlage, um einige Gerichtsfälle zu analysieren, deren Protagonisten Männer der Familie Talenti im Kontext ihrer Messeaktivitäten waren. Die sich über ein Jahrhundert erstreckende Präsenz der Firma Talenti, die als Gesellschaft zwar verschiedene Veränderungen durchlief, aber immer in den Händen der Familie blieb, auf dem Tiroler Handelsplatz steht zugleich paradigmatisch für die Dynamiken des Luccheser Handels. Diese zeigen sich in Form von Verbindungen zwischen den Bozner Messen und den großen Messen in Leipzig oder Mitte des 18. Jahrhunderts, als die Luccheser versuchen, als Beteiligte in Gesellschaften in Rovereto zu investieren.

Der vierte und letzte Abschnitt hat zum Ziel, ausgehend von der Analyse eines spezifischen Falles aus den Prozessakten des Merkantilmagistrats Formen der Konfliktregelung aufzuzeigen, die kennzeichnend für den Messehandel waren. Auch hier eröffnet eine einzelne Episode vor Gericht vielfältige Einblicke in die wesentlichen Grundzüge der auf den Bozner Messen getätigten Handelsgeschäfte und nicht nur das.

Über den ungewöhnlichen Fall des sozialen und ökonomischen Aufstiegs des kleinen Handelsbediensteten Bartolomeo Talenti aus Lucca hinaus liefert der Beitrag zugleich wertvolle Informationen über Praktiken des Handels, über Waren als Verhandlungsgegenstand, über Verfahrensweisen, über Geschäftsmänner, über rechtlich-institutionelle Aspekte, die die Handelstätigkeit regelten sowie über die zentrale Bedeutung des Messegeschehens im frühneuzeitlichen Europa. Im Ergebnis wird die jüngere Historiographie damit um eine neue Forschungsperspektive auf die Bozner Messen bereichert.

Ao. Univ. Prof. Mag. Dr. Klaus Brandstätter (29.11.1961–23.8.2014)

Eine Erinnerung

Julia Hörmann-Thurn und Taxis

Es sind nun bereits über zwei Jahre, dass uns Klaus Brandstätter für immer verlassen hat. Die große Bestürzung und Trauer über seinen plötzlichen Abschied ist der dankbaren Bewunderung und Anerkennung an einen Historiker gewichen, der beispielhaft die Bedeutung von Geschichte und Region in seinen Arbeiten vorgelebt hat. Region ist für ihn immer Tirol in seinen alten Grenzen gewesen. Wenn der Begriff Euregio heute auf Zusammenarbeit und Zusammenhalt der drei Regionen Tirol, Südtirol und Trentino auf allen Ebenen moderner Staatlichkeit zielt und zur politischen und wirtschaftlichen Stärkung dieser Alpengebiete führen soll, so ist die Basis dafür die gemeinsame Geschichte und Kultur. Diese bewusst zu machen und zu fördern, war für Klaus Brandstätter eine selbstverständliche Grundlage seiner wissenschaftlichen Arbeit, wie es sich nicht nur in seinen zahlreichen Publikationen zeigt, sondern auch an seinem Interesse an Initiativen, die genau diesem Aspekt in der Forschung eine moderne, zukunftsfähige Richtung geben wollten. Am Aufbau von *Geschichte und Region/Storia e regione* Anfang der 1990er Jahre war er tatkräftig beteiligt und hat in der Folge durch mehrere Publikationen seine Verbundenheit mit der Zeitschrift gefestigt.[1] Er war Mitglied der *Accademia degli Agiati* von Rovereto, Träger des renommierten *Premio Onestingel* und war das verbindende Band zwischen dem *Istituto Italo-Germanico* in Trient und der Universität Innsbruck. Mit den Südtiroler Kollegen und Kolleginnen in Archiven, Bibliotheken und Museen gingen die Kontakte häufig über die berufliche Ebene hinaus. Grenzen waren kein Thema.

Die Vielfalt der Beziehungen hat Klaus Brandstätter immer interessiert, insbesondere aber auch die Konflikte, ihre Ursachen, Wirkungen und Folgen. Sein Forschungsschwerpunkt lag auf dem Mittelalter. Nach dem Studium der Geschichte und Romanistik, das an sich die Lehrerlaufbahn vorgesehen hatte,

1 Klaus Brandstätter, Bürgerunruhen im mittelalterlichen Trient im Vergleich: 1407 – 1435 – 1463. In: Geschichte und Region/Storia e regione 2 (1993), S. 9–61; Ders., Beobachtungen zur Beurteilungen des Bürgertums in der Tiroler Historiographie des 19. Jahrhunderts. In: ebd., 5 (1996), S. 381–388; ders., *Tyrol, die herrliche, gefirstete grafschaft ist von uralten zeiten gehaissen und auch so geschriben …* Zur Geschichte des Begriffes „Tirol". In: ebd., 9 (2000), S. 15–36; italienische Übersetzung ebd., S. 37–54; ders., Haller Geschlechterbücher des 15. und 16. Jahrhunderts. In: ebd., 11, 1 (2002), S. 149–158. Eine vollständige Bibliographie der Arbeiten Klaus Brandstätters bringt Josef Riedmann, in: Tiroler Heimat 78 (2014), S. 235–243, hier S. 237–243.

erhielt er 1990 eine Stelle als Assistent am Lehrstuhl für Mittelalterliche Geschichte und Historische Hilfswissenschaften der Universität Innsbruck. 1993 promovierte er. In seiner Dissertation, die in einer italienischen Druckfassung vorliegt, beschäftigt er sich mit den Bürgerunruhen in der Stadt Trient im 15. Jahrhundert und legte damit den thematischen Grundstein für seine zukünftigen Forschungen, in denen das Hochstift Trient und sein häufig unruhiges Verhältnis zum Tiroler Landesfürsten eine große Rolle spielte. Damals schon war sein Interesse für Herzog Friedrich IV. von Österreich („mit der leeren Tasche") geweckt und der Plan einer Friedrich-Biographie begleitete ihn sein ganzes wissenschaftliches Leben. Die Realisierung war ihm nicht mehr gegönnt. Ein zweites Standbein seiner historischen Arbeit betraf die Geschichte der Städte und ihr facettenreiches Innenleben. So war es nur konsequent, dass seine Habilitationsschrift (2001) ein stadthistorisches Thema hatte. Die umfassende prosopographische Arbeit über die Bewohner von Hall im 15. Jahrhundert ist als Band der Tiroler Wirtschaftsstudien erschienen.[2]

Seine beiden Forschungsschwerpunkte, zu denen er kontinuierlich und mit der ihm eigenen Konsequenz und Sorgfalt Quellen und Material sammelte und publizierte, ließen aber noch Platz für weitere Aspekte der Tiroler Mediävistik. Neben seinem Interesse für Leben und Schicksal der Juden in Tirol, das in einen umfangreichen Beitrag im dreibändigen Handbuch zu den Juden im Mittelalter mündete[3], ist auch sein Engagement für die Erforschung des Tiroler Bergbaus zu nennen, das sich nicht zuletzt im interdisziplinären Forschungsprojekt HiMAT niederschlug. Ein weiterer Fokus lag auf der spätmittelalterlichen Hof- und Landesverwaltung. Klaus Brandstätters Arbeiten zu diesen Themen haben einen bleibenden Platz in der traditionsreichen mediävistischen Forschungslandschaft gefunden.

Für Klaus Brandstätter war Wissenschaft niemals Selbstzweck. Die Vermittlung historischer Zusammenhänge sah er als gesellschaftlichen Auftrag weit weg vom Klischee des Elfenbeinturms. Zahlreiche Vorträge, die nicht nur dem *innercircle* der *scientific community* galten, seine Mitarbeit an Ausstellungen und Beiträge in Katalogen, sein Engagement in Vereinen wie dem Tiroler Geschichtsverein, dem er zuletzt als Obmann vorstand, oder der Internationalen Gesellschaft für historische Alpenforschung und nicht zuletzt seine Leistungen als akademischer Lehrer geben Zeugnis davon und prägen die Erinnerung an einen vielseitigen Forscher und Historiker.

Mit Prof. Josef Riedmann und mir als der zweiten Assistentin im Fachbereich verband Klaus Brandstätter all die Jahre ein freundschaftliches Verhältnis, das deutlich über die übliche Qualität guter Zusammenarbeit hinausging.

2 Klaus Brandstätter, Ratsfamilien und Tagelöhner. Die Bewohner von Hall in Tirol im ausgehenden Mittelalter (Tiroler Wirtschaftsstudien 54), Innsbruck 2002.

3 Klaus Brandstätter, Juden in Tirol im Mittelalter. In: Thomas Albrich (Hg.), Jüdisches Leben im historischen Tirol, Bd. 1: Vom Mittelalter bis 1805, Innsbruck 2012, S. 11–134.

Zwei Jahre nach seinem Abschied wird sein Fehlen am Institut für Geschichtswissenschaften und Europäische Ethnologie immer noch schmerzhaft gespürt. Es ist inzwischen jedoch das tröstende Bewusstsein hinzugetreten, dass seine Verdienste bleibend sind und sich nicht allein auf das geschriebene Wort beschränken, sondern dass uns die Erinnerung den Menschen Klaus Brandstätter in all seiner Ruhe, seinem Humor und seiner Freundlichkeit weiterhin gegenwärtig hält.

Überlegungen im Nachklang der Konferenz „Regionalität als historische Kategorie. Prozesse, Diskurse, Identitäten im Mitteleuropa des 16.–19. Jahrhunderts“ 07.–09.11.2016, Deutsches Historisches Institut Warschau

Sabine Jagodzinski/Aleksandra Kmak-Pamirska

Anfang des Jahres 2015 wurde am Deutschen Historischen Institut Warschau ein neuer Forschungsbereich unter dem Titel „Regionalität und Regionsbildung“ eingerichtet. Er umfasst mehrere interdisziplinäre Forschungsvorhaben, die Themen von der Frühen Neuzeit bis in die Gegenwart behandeln. Gemeinsames Ziel ist es, die „Region“ als Forschungsperspektive und analytische Kategorie jenseits von nationalen oder staatlichen Zuschreibungen fruchtbar zu machen. Untersucht werden Regionsbildungsprozesse und Regionalismusdiskurse, Mechanismen und Akteure von Regionsbildung, Kennzeichen und Wandel von Regionalität.

Zu einer Art Zwischenreflexion haben Sabine Jagodzinski und Aleksandra Kmak-Pamirska, Mitarbeiterinnen des Forschungsbereichs, zusammen mit dessen Initiator Miloš Rezník, zugleich Direktor des Deutschen Historischen Instituts Warschau, vom 7. bis zum 9. November 2016 Referent*innen aus Deutschland, Österreich, Polen und Tschechien nach Warschau eingeladen, um theoretische und methodische Zugänge zum Thema Region und Regionalität zu diskutieren. Ausgangspunkt war die Situation, dass die historische Forschung zur Region in letzter Zeit im Zuge neuer Forschungsströmungen etwa des *spatial turn* und Ansätzen zur Kategorie „Raum“ etwas verloren gegangen zu sein schien bzw. tendenziell unter anderen Vorzeichen betrachtet wird. In den Vordergrund rückten daneben in den letzten Jahren neue Forschungskategorien wie Identität, Grenzen und Grenzräume und Aspekte wie Grenzraumeffekte oder Phantomgrenzen.[1] Während sich viele aktuelle Studien überwiegend im europäischen, zum Teil auch wieder nationalen, verstärkt lokalen und zugleich globalen (glokalen) Kontext auf diese Themen beziehen, sind regionale Zugänge in diesem Bereich zu Unrecht unterrepräsentiert. Bei näherer Betrachtung zeigt sich zudem, dass eine eindeutige Definition von Region fehlt. Diesen Desideraten widmete sich die Tagung. Angesichts der Fülle an theoretischen und methodischen Ansätzen zu Region, Raum und Grenze wird hier nur auf einige besonders produktive, die den 18 Vorträgen der Tagung zugrunde lagen

1 Vgl. Béatrice von Hirschhausen u. a. (Hg.), Phantomgrenzen. Räume und Akteure in der Zeit neu denken, Göttingen 2015.

und von den Referent*innen thematisiert, entwickelt oder modifiziert wurden, Bezug genommen.

Um die Diskussion während der Tagung von vornherein zu fokussieren, waren alle Referent*innen im Vorfeld gebeten worden, bei der Konzeption ihrer Beiträge folgende Leitfragen in besonderem Maße zu berücksichtigen: Welche Faktoren definieren und konstituieren „Region"? Welche zeitlichen und funktionalen Veränderungen lassen sich dabei beobachten? In welchen identitätsstiftenden Konfigurationen und mit welchen Mitteln entstehen Regionalitäten und welchem Wandel unterliegt diese Verbindung? Die Organisator*innen versprachen sich davon, dass sich im Verlauf der Diskussionen generelle Erklärungen für Phänomene der Regionsbildung und Charakteristika der Regionalität sowie Gemeinsamkeiten und Unterschiede im Sinne eines kleinsten gemeinsamen Nenners herausarbeiten lassen. Des Weiteren sollten neue Impulse für das „Wie" in der Regionalforschung gegeben werden.

Sektionen und Knotenpunkte der Konferenz

Das Anliegen der Organisator*innen, das Programm nicht nur international, sondern möglichst auch mit Expert*innen aus verschiedenen geisteswissenschaftlichen Disziplinen zu besetzen, erfüllten die Referent*innen, die mit den Fächern Geschichte, Kunstgeschichte, Kultur-, Kommunikations- und Medienwissenschaft, Literatur- und Musikwissenschaft ein breites Spektrum vertraten. Die Konferenz war so konzipiert, dass die sieben Sektionen strukturelle Knotenpunkte bildeten. Ein erster großer Komplex befasste sich mit der diskursiven Schaffung und Wahrnehmung von Regionen (Sektionen I–III, VII). Der zweite Bereich thematisierte die mehrdimensionale Konstitution von Regionen, das heißt ihre Beziehung und Lage zueinander sowie deren interne Gefüge (Sektionen IV–VII).

Das erste Panel stand unter dem Leitbegriff „Regionalitätsdiskurse" und eröffnete verschiedene – kulturhistorische und kommunikationswissenschaftliche – Blickwinkel auf den Begriff der „Region". Kai Lohsträter (Duisburg-Essen/Hamburg) kam in seinen Untersuchungen zu dem Ergebnis, dass im 18. Jahrhundert durchaus von einer „Ruhrregion" die Rede sein könne, obwohl das zwischen den Flüssen Rhein, Ruhr, Lippe, Wupper und Emscher gelegene Gebiet weder territorial noch wirtschaftlich eine Entität bildete, wie es ab dem 19. Jahrhundert mit der einsetzenden Industrialisierung zunehmend geprägt und wahrgenommen wurde. Die Ruhrregion der Frühen Neuzeit hingegen konstituierte sich einerseits infolge der Ausbildung einer überlokalen Kommunikationsinfrastruktur und andererseits im Zuge der medialen Verdichtung in Form des aufblühenden provinziellen Pressewesens. Auch Martin Knoll (Salzburg) stellte eine frühneuzeitliche Region ihrem Pendant in der Gegenwart gegenüber. Am Beispiel des Salzkammerguts verdeutlichte er den Wandel einer spezifischen Wirtschaftsregion zu einer – territorial nicht deckungsgleichen –

Tourismusregion mithilfe von medialen Prozessen und Marketingstrategien. Er hob die Bedeutung der Akteure ebenso hervor wie die Relevanz sich überlagernder Selbst- und Fremdwahrnehmungen bei touristischen Regionen. In Bezug auf das Mittelrheinengtal sprach sich Regina Schäfer (Mainz) in ihrem Referat eher gegen die Verwendung des Begriffs Region aus. Während es im 19. Jahrhundert von außen durchaus als Einheit – etwa als romantische Burgenlandschaft – wahrgenommen wurde, waren die Burgen zur Zeit ihrer Entstehung im 15. Jahrhundert gerade ein Kennzeichen herrschaftlicher Zersplitterung. Sie erachtete die Ausbildung einer territorialen Landesherrschaft im Spätmittelalter mit einer zugehörigen Gründungssaga (Meistererzählung) und der Identifikation ihrer Einwohner*innen als entscheidende Faktoren, die eine Region ausmachten. Aus ihrer Sicht müssen sich also eine reale territoriale und eine gedachte Region überlagern. Als weitere konstituierende Faktoren einer Region nannte sie das Vorhandensein eines Zentrums und die Funktion als Kontaktzone.

In allen drei Beiträgen trat der Konstruktionscharakter von Region deutlich hervor. Ein Bedarf an Ausdifferenzierung zeigte sich in der Verwendung der Begriffe Region, Raum, Gebiet, Land usw. sowie in Hinblick auf die jeweiligen Grenzziehungen. Inwieweit die Begriffe synonym, inwieweit differenziert zu gebrauchen sind, zog sich als Diskussion auch durch die folgenden Sektionen. Eine weitere grundsätzliche Frage der Organisator*innen, die im Laufe der Tagung mehrfach diskutiert wurde, war die, ob eine Region *per definitionem* Teil eines übergeordneten Ganzen sei. Argumente dafür lieferte unter anderem die zweite Sektion, die sich mit dem Verhältnis von Region und Nation im 19. und frühen 20. Jahrhundert befasste. Zunächst stellten Levke Harders (Bielefeld) und Falko Schnicke (London) in einem gemeinsamen Referat den politischen Nutzen der Eigentümlichkeit besonders von Grenzregionen für die entstehenden Nationalstaaten heraus. Die Herzogtümer Schleswig und Holstein – als Teil der Dänischen Krone und im Falle Holsteins zugleich des Deutschen Bundes – waren politisch, wirtschaftlich und sprachlich Transfer- und Migrationsregionen. Die dortigen Einwohner*innen definierten sich in erster Linie regional, nicht national, operierten aber in diesem Zusammenhang mit Begriffen wie „Vaterland“ und „Heimat“. Hingegen wurde die Rolle der Küstenregionen um Calais und Dover als Stellvertreter der Nationen und der – unsichtbaren und deshalb als durchlässig zu markierenden – Seegrenze in der französisch-britischen Diplomatiegeschichte in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts analysiert. In beiden Fällen wurde Regionalität als zeitgenössische Denk- und Handlungskategorie sichtbar gemacht. Manfred Heinemann (Hannover) beleuchtete anschließend kritisch die lokale und regionale Zersplitterung des Deutschen Reiches nach 1871 hinsichtlich ihrer – bis heute spürbaren – Auswirkungen auf das Schul- bzw. Bildungswesen. Sie fußte auf der vormaligen Obrigkeit und Bildungshoheit unzähliger Landesherren. Vereinheitlichungsversuche blieben fruchtlos: Sie haben vielmehr das Entstehen von Fächern wie „Heimat-“ oder

„Landeskunde“ und damit die bewusste Abgrenzung zu anderen Regionen mitsamt der Herausbildung identitätsbestimmender Subregionen zusätzlich verstärkt. In der Folge zementierten die künstlich gezogenen Grenzen zwischen den Ländern der Bundesrepublik und rechtliche Regelungen (Landeshoheit, Subsidiaritätsprinzip) zudem die kulturelle Trennung. Politisch-gesellschaftliche Aushandlungsprozesse um Regionen können diese also sowohl zur Überwindung von Grenzen und Einbindungen in übergeordnete Kontexte nutzbar machen als auch zu deren innerer Verfestigung führen.

Das dritte Panel griff eine weitere wichtige Frage der Tagung auf: die Konstruktion und Wahrnehmung von Regionen in der und durch die Literatur. Andreas Rüther (Bielefeld) stellte in vergleichender Analyse zwei unterschiedliche Schriftwerke der ostmitteleuropäischen Renaissance als Faktor für die Vorstellung und Herstellung von Regionen vor. Ausgehend vom späthumanistischen Werk des preußischen Gelehrten Martin Cromer präsentierte er eine geographisch-statistische Übersicht Polens, bewertete strukturelle Rahmen und zeitgenössische Sinnzuschreibungen. Seine Auswertung der Tagebuchaufzeichnungen des Hans von Schweinichen wies das adlige Handeln und ständische Verhalten im Raum nach. Er arbeitete heraus, dass Regionalität empirisch erfahrbar gemacht und von den Chronisten als hierarchisch gegliedertes Ganzes ausgebildet wurde. Marta Ruszczynska (Zielona Góra) präsentierte mit Blick auf die romantischen literarischen´Schulen – wie die litauische, ukrainische, rotruthenische und livländische – die Region früherer polnischer Ostgebiete (Kresy Wschodnie) als ein spezifisches lokales und kulturelles Raummodell im 19. Jahrhundert. Sie zeigte, dass die regionale Identität von einem Raum-Topos und einer lokalen Orientierung konstituiert und zugleich von der Nationalidee desintegriert wurde. Die Regionalität früherer polnischer Ostgebiete sei später zu Erinnerungsorten geworden. Małgorzata Mikołajczak (Zielona Góra) widmete sich der Entwicklung und Tradition der polnischen Regionalforschung an der Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert am Beispiel der Literaturhistoriker*innen Bronisław Chlebowski und Stefania Skwarczynska. Sie stellte dar, dass die Erforschung territorialer Verschiedenheiten, deren Vorläufer Chlebowski war, fruchtbare Ergebnisse für die Literaturgeschichte erbracht habe. Sie betonte aber auch, dass die Identifikation des Verfassers mit einer Region großen Einfluss auf die Entstehung des Werks haben konnte.

Im vierten Panel wurden „Überlagerungen und Verschiebungen von Regionen“ durch Akteure sowie durch performative und materielle Manifestationen reflektiert. Daniel Kalinowski (Słupsk) analysierte die von dem deutschstämmigen russischen Linguisten Alexander Hilferding mitgetragene und interpretierte Idee des Panslawismus. Hilferdings Konzept zielte auf die Russifizierung der Kaschubei ab, und zwar durch die Änderung des Alphabets auf die Kyrilliza und die Konversion zur Orthodoxie als ein Teil des gesamten panslawistischen Raumkonzepts im 19. Jahrhundert. Sabine Jagodzinski (Warszawa) setzte sich

aus kunsthistorischer Sicht mit dem wechselseitigen Einfluss von regionaler Identität und adligen Repräsentationskulturen im Königlichen Preußen des 18. Jahrhunderts auseinander. Am Beispiel der Czapski verwies sie auf die in engster Verknüpfung mit dem gesellschaftlichen Aufstieg wachsende regionale Verankerung im Land Preußen mit dem lokalen Zentrum Danzig und zugleich auf die künstlerische Orientierung auf das polnisch-sächsische Herrschaftszentrum Warschau. Diese repräsentativen regionalen Verdichtungen entstanden durch den Kauf und die Neuerrichtung von Residenzen sowie durch Stiftungen. Die Vielschichtigkeit des Begriffs „Regionalität" und dessen Abhängigkeit von der Fragestellung erläuterte sie anhand der Danziger Goldschmiedekunst, deren Künstler, Stilistik und Auftraggeber.

Weiteren künstlerischen Gattungen wie Musik und Literatur widmete sich das fünfte Panel „Gestaltung regionaler Identitäten". Ewa Grzęda (Wrocław) behandelte die Prägung der regionalen Identität der Grenzregion Podoliens vom 15. bis zum 19. Jahrhundert. In den Dichtungen erinnerte historische Ereignisse, nationale und religiöse Mythen konstituierten einerseits diesen Raum, anderseits verbanden sie ihn auch mit dem gesamten Polen. Das geschaffene Konstrukt verwischte im Laufe der Zeit aufgrund der Nationalisierung des Denkens und der Literatur im 19. Jahrhundert. Ein Teil der Besonderheit dieser Grenzregion überlebte in dieser Literatur, die die kulturellen Mythen der Hoch- und Volkskultur mit Landschaft und Regionalgeschichte verband, bis in die Gegenwart. Musik spielt ebenfalls eine sehr wichtige Rolle bei der Schaffung regionaler Identitäten. Witosława Frankowska (Gdansk) besprach am Beispiel der Sängerbewegung in Pommern, Schlesien und Großpolen die Prägung der kollektiven Identität, die sich wegen des starken Einflusses der deutschen bzw. preußischen Kultur zwischen dem 17. und 20. Jahrhundert entwickelte. Frankowska unterstrich die Rolle der geistlichen und der Volksmusik für die Identifikation der Menschen mit der Gemeinschaft, der Region und dem ganzen Land. Sie zeigte auch die wichtigsten Faktoren auf: die Sängerbewegung als Akteure sowie Musik, Religion und Tradition als Motive, die wesentlichen Einfluss auf die Konstituierung der regionalen Identität nahmen.

Das sechste Panel griff das Verhältnis von Region zu einem „übergeordneten Ganzen" noch einmal aus einem etwas anderen als dem nationalen Blickwinkel auf – was die Notwendigkeit einer Bezugsgröße erneut untermauerte. Der Kunsthistoriker Werner Telesko (Wien) analysierte die Konstitution regionaler kultureller Identitäten innerhalb der Habsburgermonarchie sowie den Kulturtransfer in Richtung der Zentralmacht für den Zeitraum vom 16. bis zum 19. Jahrhundert. Während Karl VI. eine angestrebte Universalmacht über vielgestaltige Territorien ikonographisch prägte, fand unter Maria Theresia im 18. Jahrhundert eine starke Imitation des Wiener Hofes in den peripheren Höfen statt. Dies war einerseits eine Integrationsleistung, andererseits machte der verdichtete Austausch zwischen Zentrum und den einzelnen Regi-

onen Transfer selbst zur Kultur und steigerte die Bedeutung der Provinzen für die Habsburgermonarchie gerade in ihren Eigenarten. Region müsse als relationaler Begriff und „discursive tool“[2] aufgefasst werden, um die Interdependenzen zwischen Regionen und Zentren zu verdeutlichen. Stellvertretend für die Donaumonarchie nahm Péter Techet (Mainz) eines ihrer Länder in den Blick. Er stellte für die historische Landschaft des österreichisch-ungarischen Küstenlands dieselben inneren Differenzen und multiplen Identitäten des gesamten Habsburgerreiches des späten 19. Jahrhunderts fest. Die vorherrschende Hybridität und die „historischen Gleichzeitigkeiten“ beförderten die Einschreibung des Küstenlandes in unterschiedliche Imaginationen. Zudem gehörte es sowohl zu Zentren (Triest und Fiume/Rijeka) als auch zur Peripherie (Istrien) Österreich-Ungarns. Erst der imperiale Kontext schuf hier also letztlich die Region. Aleksandra Kmak-Pamirska (Warszawa) unterzog in ihrem Vortrag den Zentrum-Peripherie-Diskurs in Polen und Deutschland im 19. Jahrhundert einer kritischen Analyse. Mit einem Vergleich der Provinz Brandenburg und des Königreichs Polen mit ihrem jeweiligen Zentrum Berlin/Potsdam bzw. Warschau und den Randregionen Niederlausitz bzw. Podlachien zeigte sie, wie das Image der Randregionen von außen konstruiert und wie dieses zugleich in den Randregionen internalisiert wurde. Sie hob die Rolle der wichtigsten Akteure in Zentrum und Peripherie bei der Schaffung eines Images der analysierten Regionen in der kulturell-gesellschaftlichen Debatte hervor und beschäftigte sich auch mit den Elementen dieses Außenbildes, die in den Peripherien assimiliert wurden. Infolge der Nationalisierung des Zentrum-Peripherie-Diskurses sowie des Gedächtnisses wurden die peripheren Regionalitäten der Niederlausitz und Podlachiens aus dem zentralen Diskurs ausgeschlossen.

Das abschließende siebente Panel fokussierte auf die politische Instrumentalisierung und Funktionalisierung von Regionen. Lukáš Fasora (Brno) analysierte den Tschechischen Kulturkampf der Zeit zwischen 1848 und 1914 als Teil eines breiteren europäischen Phänomens und definierte ihn als Streben nach einer kulturellen Vereinheitlichung der von Tschech*innen besiedelten Gebiete. Infolgedessen wurden regionale Kulturen und regionale Identitäten geschwächt bzw. zerstört. Er stellte den Opportunismus, aber auch die Verteidigung der Autonomie von Regionen dar. Das Aufleben der regionalen Identitäten sei mit der Entwicklung des Kultes um die Heiligen Kyrill und Method verbunden gewesen. Dazu verstärkten nicht nur soziale Differenzen innerhalb der tschechischen Gesellschaften kulturelle Unterschiede und regionale Identitäten, sondern auch der Nationalitäten-Wettstreit zwischen Polen, Deutschland und Tschechien sowie dessen kulturelle Nähe zur Slowakei. Michael Wedekind (München) beschrieb die Auflösung der ethnischen und sozio-ökonomischen Koexistenzformen, tradierten Identifikationen und Soli-

2 Siehe dazu Luk van Langenhove, Building Regions. The Regionalization of the World Order, London 2011.

daritäten zwischen deutschen und italienischen Bewohner*innen in Tirol zwischen 1866 und 1914 und stellte dabei auch den Weg hin zur Schaffung neuer nationaler Gruppen-, Identitäts- und Raumkonzepte dar. Die Instrumentalisierungen und Ethnifizierungen sozialer, politikferner Praktiken des Privaten spielten eine wesentliche Rolle bei der Etablierung neuer – konfliktbehafteter – Regionalität und Nationalität.

Den öffentlichen Abendvortrag der Tagung bestritt Michael North (Greifswald). Seit Jahren um die Erforschung des Ostseeraums verdient, thematisierte er dessen sich immer wieder wandelndes soziales Gefüge und seine dynamische Wahrnehmung vom 11. bis ins 21. Jahrhundert hinein.[3] Zahlreiche Akteure – Missionare, Handelsreisende, Feldherren, Nationalstaaten, EU-Ausschüsse, internationale wirtschaftliche und kulturelle Initiativen – erfanden im Laufe der Jahrhunderte den multiethnischen, vielsprachigen Raum um das *Mare Balticum* immer wieder neu. Dabei veränderten sich sowohl Größe und Zugehörigkeiten als auch Zuschreibungen, Selbst- und Fremdwahrnehmungen. North beschrieb den Ostseeraum als Laboratorium der Regionsbildung und regte unter anderem zum transnationalen Vergleich maritimer Regionen auf europäischer und globaler Ebene an. Die Frage, ob eine von Ostsee-Anrainern vor einigen Jahren geforderte stärkere „regionale Identität des Ostseeraumes" tatsächlich entstehen könne und wie eine solche *Balticness* jenseits der von den Befürwortern geäußerten wirtschaftlichen Faktoren Stabilität, Wohlstand und Entwicklung aussehen könnte, musste derzeit offenbleiben.

Norths Vortrag, der Raum und Region eher synonym behandelte, brachte in den nachfolgenden Panels der Konferenz einmal mehr die Frage der Differenzierung beider Begriffe in die Debatte ein. Wie groß kann eine Region sein? Was unterscheidet sie vom (abstrakteren?) Raum? Ist sie spezifischer hinsichtlich der Ausprägung von Netzwerken, einer geteilten Geschichte, sozialer oder kultureller Identitäten? Die Tendenz ging eher zu einer Unterscheidung der Begriffe, wobei die literaturgeschichtlichen Beiträge relativ klar literarische Regions- und zugleich Identitätsbildungsprozesse ausmachten und als Analysekategorien Gruppenzugehörigkeiten, Positionierungen und geogeschichtliche Definitionen einbrachten.

Ergebnisse, Forschungsdesiderate, Zukunftsperspektiven

Quer zu den konzeptionell vorgesehenen Schnittpunkten ließen sich am Ende der Konferenz mehrere übergreifende Verbindungslinien ziehen, aber auch weiterführendes Diskussionspotential eröffnete sich. Die Region schälte sich

3 Vgl. hierzu auch die zahlreichen Vorarbeiten des finnischen Geographen Anssi Paasi, z. B. Anssi Paasi, Boundaries as Social Processes: Territoriality in the World of Flows. In: Geopolitics 3 (1998), S. 69–88; Ders., ‚Region' als soziale und kulturelle Konstruktion. Reflexionen über die Geschichte der Kategorie und ihre zeitgenössischen Bedeutungen. In: Benno Werlen/Roland Lippuner (Hg.), Texte zur Theorie der Sozialgeographie 1 (Jenaer Geographische Manuskripte 23), Jena 2002, S. 67–85.

als abstraktere Analysekategorie im Vergleich zu den vielfältigen in den Quellen vorkommenden Bezeichnungen wie Land, Herrschaft, Territorium, *regio* usw. heraus. Gerade die internationale Perspektive verdeutlichte zugleich, dass sich das terminologische Problem bei Übersetzungen eher verschärft als klärt.

Ein Großteil der Referate bestätigte die Vorannahme der Organisator*innen, dass Region als Entität eine irgendwie geartete, regionale oder überregionale analytische Bezugsgröße, einen Referenzrahmen benötigt. Das zeigte sich zum Beispiel in der mehrfach explizit oder implizit aufgegriffenen Figur der *pars pro toto*. Die Referenzialität von Region bedeutet jedoch keine strikte Trennung von Teil und Ganzem, im Gegenteil: Auch über die Variabilität und Offenheit für Veränderungen von Regionen, wenngleich historisch konkrete Phänomene im Blickpunkt stehen, herrschte weitgehend Einigkeit.

Eher strittig blieb die Frage, ob Regionen selbst ein – internes oder externes – Zentrum oder mehrere Zentren brauchen und wann bzw. unter welchen Umständen Regionen zu peripheren bzw. zentralen Regionen (gemacht?) werden. Die Kategorien von Peripherie und Zentrum[4] haben sich funktional als gleichwertige Größen erwiesen, deren Verhältnis sich auch umkehren kann: Regionen der Peripherie sind zuweilen sehr wichtig fürs Zentrum oder übernehmen dessen Funktion. Von entscheidender Bedeutung für die Konstituierung von Regionen sind äußerliche wie innerliche Be- bzw. Entgrenzungen. So können unter anderem Namen, Konflikte, wissenschaftliche und gesellschaftliche (Breiten- oder Eliten-)Diskurse und Performanzen Einheiten (künstlich) evozieren, legitimieren oder widerspiegeln. Darin enthalten sind umgekehrt auch Ausgrenzungen, Hierarchien und Gegenentwürfe. Grenzregionen als – zudem bewegliches – Konzept (*borderlands*, *entangeled territories*)[5] haben sich wenig überraschend als besonders ergiebiges Studienobjekt erwiesen, da sie als Transit- oder Pufferzone und Schauplatz von Transferprozessen fungieren. Gerade Analysen im vergleichenden Zugang versprechen einen wissenschaftlichen Erkenntnisgewinn.

In diesem Zusammenhang müssen „Regionalitätsmarker" (Martin Knoll) als wichtige Orientierungspunkte beim regionalen Zugang genannt werden. Dies sind Charakteristika einer homogenen Wahrnehmung, durch die sich Regionen von anderen, umliegenden unterscheiden. Diese können sich entweder in einem Alleinstellungsmerkmal oder in einer Akkumulation von heterogenen

4 Siehe dazu Pierre Bourdieu/Loïc J. D. Wacquant, An Invitation to Reflexive Sociology, Chicago 1992; Tomasz Zarycki, Interdyscyplinarny model stosunków centro-peryferyjnych. Propozycje teoretyczne. In: Studia Regionalne i Lokalne 1 (2007), S. 5–26.

5 Siehe dazu Peter Haslinger, Nation und Territorium im tschechischen politischen Diskurs 1880–1938, München 2010; Dan Shao, Borders and Borderlands. In: Akira Iriye/Pierre-Yves Saunier (Hg.), The Palgrave Dictionary of Transnational History, Basingstoke 2009, S. 99–102; Bernhard Struck, Conquered Territories, Entangled Histories and Variations of Nationalism. Franco-German and German-Polish Borderlands during and after the Napoleonic Wars. In: Alan Forrest/Étienne François/Karen Hagemann (Hg.), War Memories. The Revolutionary and Napoleonic Wars in Modern European Culture, Basingstoke 2012, S. 95–113.

Merkmalen äußeren. Auch sie sind nur in vergleichender Herangehensweise erfassbar. Dies trifft die Forderung von Ernst Langthaler, Mikrogeschichte transterritorial zu betreiben.[6] Auffällig war, dass sich Regionalität nicht selten in Phänomenen von verhältnismäßig hoher Mobilität äußert (Künstler, Repräsentation, Musik und Literatur), wobei es in der Analyse jeweils Produktions- und Rezeptionsebenen zu unterscheiden gilt.

Abschließend bleibt festzuhalten, dass die Konferenz einen überaus konstruktiven Beitrag zur Regionalforschung geleistet hat. Lebhafte Diskussionen führten zu einem produktiven wissenschaftlichen Austausch, der sich durch viele neue Impulse für die Regionalforschung aller Fachgebiete auszeichnete.

6 Siehe dazu Ernst Langthaler/Reinhard Sieder (Hg.), Über die Dörfer. Ländliche Lebenswelten in der Moderne. Wien 2000; Ewald Hiebl/Ernst Langthaler (Hg.), Im Kleinen das Große suchen. Mikrogeschichte in Theorie und Praxis (Jahrbuch für Geschichte des ländlichen Raumes 2012), Innsbruck 2012; Ernst Langthaler, Niederösterreich. Vom Ersten Weltkrieg bis zur Gegenwart, Innsbruck/Wien 2013.

"1813–1816. Il paese sospeso: la costruzione della provincia tirolese / Das Land in der Schwebe. Die Konstruktion des Landes Tirol". Cronaca del convegno Trento, Fondazione Bruno Kessler, 9–11 giugno 2016

Alessandro Paris

Tra il 9 e l'11 giugno 2016 si è tenuto presso la Fondazione Bruno Kessler di Trento un convegno internazionale dal titolo: "1813–1816. Il paese sospeso: la costruzione della provincia tirolese / 1813–1816. Das Land in der Schwebe. Die Konstruktion des Landes Tirol", organizzato dalla Società di Studi Trentini di Scienze Storiche in collaborazione con il Centro di competenza Storia regionale della Libera Università di Bolzano (CeStor) e l'Ufficio beni archivistici, librari e Archivio provinciale della Soprintendenza per i Beni culturali della Provincia autonoma di Trento. Il comitato scientifico composto da Marcello Bonazza, Francesca Brunet, Franco Cagol, Florian Huber, Mauro Nequirito e Mirko Saltori e i rappresentanti delle istituzioni coinvolte, il presidente di Studi Trentini Marcello Bonazza, il direttore del CeStor Oswald Überegger e il soprintendente Franco Marzatico, hanno invitato i relatori a riflettere, nell'ottica di un rinnovamento degli studi sul Tirolo storico nel XIX secolo, sul triennio che ha determinato la definitiva inclusione della regione nella Monarchia asburgica.

L'avvio dei lavori è stato affidato alla prolusione di Brigitte Mazohl, *Tra Lipsia e "Lega alpina": Austria e Tirolo, 1813*, che ha focalizzato la sua attenzione sulle tracce insurrezionali successive al 1809 nella regione tirolese. In particolare nel 1811 si formò a Vienna un gruppo clandestino di resistenza ai più alti livelli istituzionali e militari che si definiva "Alpenbund" e preparava una nuova insurrezione per la primavera del 1813, destinata a propagarsi a partire dal Tirolo all'Italia settentrionale, alla Carinzia e alla Dalmazia e infine alla Baviera e alla Svevia. A macchinazione scoperta, tali piani strategici vennero comunque reimpiegati dalla corte viennese per contrastare le linee dei rifornimenti francesi in Tirolo. All'indomani della disastrosa campagna napoleonica di Russia del 1813, non si assistette tuttavia ad alcuna "guerra di liberazione" germogliata dal Tirolo e sostenuta dai vertici dell'Impero – essa fu piuttosto il frutto di una costruzione ideologica successiva.

Aprire la prima sessione dal titolo *Il tempo sospeso* è toccato a Florian Huber con la relazione *In sospeso? Centralismo e particolarismo in Tirolo e a Vienna, 1813–1816*, che ha evidenziato come nel triennio preso in considerazione

in Tirolo fossero già percepibili i segni di un conflitto istituzionale tra particolarismo e accentramento che segnerà la storia successiva dell'Impero del XIX secolo. Una cinquantina di petizioni, provenienti pressoché esclusivamente dal Tirolo di lingua tedesca, elaborate a partire dalle assemblee rurali e fatte proprie anche dai ceti dirigenti urbani, chiedevano il ripristino delle tradizionali politiche fiscali e della costituzione cetuale tirolese. Alla corte di Vienna, tuttavia, il timore di nuove insubordinazioni nel resto dell'Impero fece escludere la possibilità di concedere una costituzione autonoma al Tirolo, che nel corso di quel triennio costituiva un laboratorio politico tutt'altro che compatto tra componenti di lingua italiana e di lingua tedesca.

L'intervento di Samuele Rampanelli e Jessica Reich su *La lunga soppressione: ordini religiosi e confraternite da Giuseppe II a Napoleone* ha riconsiderato la soppressione che investì nel Tirolo gran parte degli ordini religiosi maschili e femminili (44 comunità nel 1782) e delle confraternite religiose (circa 600 nel 1782). Sequestro dei beni e semplificazione della devozione a livello pievano costituirono i due cardini della politica giuseppina e la loro applicazione proseguì anche durante l'occupazione francese e bavara, per arrestarsi in parte solo nel 1814 con il ripristino di alcuni enti per scongiurare la rottura della pace sociale e la perdita di importanti introiti in sede locale. Tanto nella legislazione quanto nella sua messa in pratica, le iniziative verso enti religiosi e laicali si espressero pertanto in una pressoché sostanziale continuità.

Roberto Pancheri ha presentato la relazione *Tre artisti in cerca di patria: Domenico Zeni, Salvatore de Carlis e Giovanni Pock*. Il primo fu l'ultimo ritrattista della corte principesco-vescovile trentina, ma la sua carriera appare caratterizzata da duttilità e opportunismo, avendo egli lavorato per tutti i committenti politici del tempo: funzionari asburgici, funzionari filofrancesi, Guardia cittadina filo-francese, lo stesso Napoleone, persino Andreas Hofer. Lo scultore trentino Salvatore de Carlis lavorò invece a Roma patrocinato dalla corte bavarese e infine il boemo Giovanni Pock fu attivo nella Trento napoleonica e, trasferitosi a Milano nel 1825, recuperò lo status di suddito asburgico che aveva sin dalla nascita.

L'intervento di Franco Cagol su *Antonio Mazzetti, strategie, clientele e favori nella carriera di un giudice*, attraverso il profilo biografico che emerge dal ricco epistolario del funzionario trentino, ha ricostruito aspettative, timori e speranze che si alternavano nelle ambizioni di funzionari e impiegati che cercavano nuove collocazioni e avanzamenti di carriera nella burocrazia austriaca tra 1813 e 1815. Mazzetti, figlio di un sarto, studente a Vienna e Innsbruck, avvocato nel periodo italico e bavarese, nonché giudice nel 1813, incarnò una di queste figure, emergendo quale capofila di una generazione di nuovi professionisti del diritto e della diplomazia destinati a scalzare il tradizionale ceto dirigente.

Sul fronte opposto si attesta invece il profilo di Filippo Consolati tratteggiato da Mirko Saltori: *Un uomo per tutte le stagioni. La biografia esemplare di Filippo*

Consolati. Reggente del principato vescovile di Trento nel 1796, primo ministro dei vari governi francesi che si susseguirono negli anni successivi, egli incarnava un patriziato trentino che, a fasi alterne, aveva retto le sorti del principato vescovile nel corso dell'età moderna: un uomo fedele ad una stagione politica destinata tuttavia a scomparire proprio all'indomani di questo 'tempo sospeso', ma proprio per questo scelto dalle autorità austriache nel 1813 quale presidente del nuovo Tribunale di Trento.

La carriera di Andreas Alois Dipauli – *attore e osservatore degli anni di transizione 1813–1816 in Tirolo* – presentata da Ellinor Forster è invece esemplificativa dell'ascesa di nuove professionalità non provenienti dal ceto aristocratico. Figlio di contadini benestanti e studente a Pavia, diverrà nel corso degli anni Venti presidente del tribunale di Graz e della corte d'appello di Innsbruck. I suoi quattro volumi di *Diari* compilati tra il 1813 e il 1816 costituiscono una miniera preziosa di riflessioni e notizie ben documentate sul triennio e fanno emergere l'energica difesa di una specificità politica tirolese e appelli accorati per la concessione di una costituzione autonoma.

La mattinata di venerdì ha visto la ripresa dei lavori con la relazione di Stefano Barbacetto dal titolo: *(Ri)unire il Tirolo: percorsi legislativi in un territorio complesso*. Dall'analisi della legislazione emanata in Tirolo dalle autorità austriache tra la fine del 1813 e il 1818, risulta come la regione abbia ritrovato progressivamente la sua unità amministrativa anzitutto con il ripristino delle 52 giurisdizioni patrimoniali riaffidate alla nobiltà, e la sua unità giuridica grazie alla diffusione capillare dei codici franceschini, seppur non senza qualche significativa eccezione – come la conservazione del Codice napoleonico di commercio e dei Libri giudiziali di archiviazione, i *Verfachbücher*.

L'approfondimento sulla transizione dal codice penale di stampo francese in vigore nel Regno italico a quello austriaco è stato invece presentato da Francesca Brunet – *Un nuovo diritto per una nuova provincia: dai codici napoleonici ai codici franceschini* –, che ha documentato, tra i diversi interventi legislativi di quel triennio, un progressivo ritorno alla segretezza del processo dopo la sua celebrazione in forme pubbliche durante la dominazione francese. L'analisi ha inoltre toccato il caso della transizione dalla Corte di giustizia napoleonica di Trento al nuovo Tribunale civile e criminale austriaco, nonché le eredità e le persistenze, individuabili fino al XX secolo inoltrato, dei codici introdotti nel corso del 'tempo sospeso'.

Antonio Carlini nella relazione *Verso una nuova sociabilità: dall'accademia all'associazionismo* ha evidenziato come in particolare musica e teatro agirono in quel torno d'anni da veri e propri propellenti sociali per l'idea di collettività propugnata dal nuovo regime austriaco. Dopo aver conosciuto le forme pubbliche di propaganda introdotte dal dominio napoleonico, la nascita di nuove forme associative incentrate sulla musica e sul teatro – le feste da ballo rimasero quale rito collettivo proprio dell'aristocrazia –, favorirono inedite e

frequenti contaminazioni tra diverse classi sociali. A Trento nacque il *Casino*, un'associazione aperta tutto il giorno, ad indirizzo culturale e ricreativo, dove si incontravano aristocrazia e nuovo ceto medio e si intrecciavano politica municipale e religiosa, economia e finanza, esercito e stato.

Michael Span ha invece presentato il caso della piccola valle tirolese dello Stubai: *Gli anni di transizione 1813–1816 dalla (micro)prospettiva dello Stubaital*. In tale contesto locale risulta evidente la crisi economica dovuta a guerre e sconvolgimenti politici che spezzò soprattutto i legami di scambio del distretto di Kufstein con il cuore della Monarchia. Dalla documentazione emergono durante il 1814 le sempre più pressanti richieste da parte delle élites locali per il ripristino delle giurisdizioni tradizionali, che tuttavia andranno in buona parte disattese al ritorno del governo austriaco.

Ugo Pistoia nella relazione *"Tempo sospeso" e "ritorni di fiamma" nelle memorie di Angelo Michele Negrelli* ha presentato le memorie autobiografiche del commerciante di legname della valle di Primiero Angelo Michele Negrelli. Redatte in tarda età tra il 1844 e il 1851 e pervase da feroci critiche alla temperie rivoluzionaria, contengono testimonianza dei suoi entusiasmi per la rivolta del 1809, della sua aggregazione all'esercito austriaco con compiti propagandistici, nonché della sua deportazione tra 1810 e 1814 sul lago Maggiore e della sua successiva celebrazione a Vienna quale eroico difensore della patria. Le pagine afferenti il triennio 1813–1816 trasmettono la sua personale e impaziente attesa del ritorno all'"austriaca sudditanza".

Nel pomeriggio di venerdì si è aperta la seconda sessione del convegno dedicata a *Un territorio (ri)costruito* con la relazione di Mauro Nequirito dal titolo: *Abolizione e ripristino delle istituzioni d'antico regime in Trentino-Tirolo: le giurisdizioni patrimoniali*, che ha posto l'attenzione sul riaffidamento ai ceti aristocratici tirolesi dei 52 giudizi patrimoniali e giudiziari. Si trattò tuttavia di un ritorno all'antico regime solo apparente, dato che l'esercizio del potere giudiziario da parte della nobiltà era stato posto in discussione già a partire dai governi di Maria Teresa e di Giuseppe II e, dopo la caduta dei governi filo-francesi, la Casa d'Austria poté riprendere la sua opera riformista nell'amministrazione penalizzando ulteriormente i tradizionali detentori di diritti di origine feudale.

La relazione di Nicola Zini, *Dalle comunità di antico regime al comune austriaco*, ha invece spinto lo sguardo oltre il 1815, ponendo al centro l'evoluzione delle forme di governo delle comunità rurali nel corso della Restaurazione. In tale ottica decisiva si rivelò la progressiva entrata in vigore del nuovo sistema catastale che, ad una più precisa articolazione confinaria e separazione tra proprietà collettive e private, faceva corrispondere una minuziosa rilevazione patrimoniale delle comunità locali e in ultima analisi un maggior controllo sugli organi assembleari, progressivamente svuotati dei loro poteri tradizionali.

Una panoramica delle realtà urbane è stata quindi affidata ad Hans Heiss che, pur assente, ha fatto avere agli organizzatori la propria relazione su *Luoghi di un cambiamento profondo: le città tirolesi e trentine attorno al 1813 tra esaurimento e nuove prospettive*, che è stata letta al pubblico da Ellinor Forster. Le cittadine sedi di emanazioni periferiche di uffici centrali, quali Innsbruck, Bolzano, Trento e Rovereto, avevano già conosciuto nei decenni antecedenti al 1813 la progressiva opera accentratrice attuata dalle riforme giuseppine e l'avvio di un consistente ricambio generazionale nei ceti dirigenti specializzati nel diritto, nella medicina e nell'ingegneria, continuato anche durante i domini bavaro e francese. I centri più periferici e che disponevano solo in parte di uffici delle magistrature centrali (Lienz, Bressanone, Merano, Landeck, Kufstein, Chiusa, Brunico, Cles e Arco) conobbero invece una sostanziale continuità istituzionale e riuscirono a mantenere maggiormente la rete di rapporti economici e di forza lavoro con le realtà rurali vicine.

La transizione politico-istituzionale nelle giurisdizioni tirolesi orientali è stato invece il tema sviluppato da Margareth Lanzinger su *La fine delle province illiriche in Tirolo come spazio di possibilità*. Nei giudizi di Lienz, Sillian e Windisch-Matrei, dal 1809 assegnati alle Province Illiriche, il cambio di regime fu gestito dal governatore austriaco provvisorio Anton Roschmann, che promosse una riorganizzazione dell'amministrazione seguendo la *Besitzergreiffung* in preparazione al ritorno degli austriaci e raccomandando in primo luogo ai suoi ufficiali "Mäßigung" ("moderazione") nella sua applicazione di fronte agli ufficiali del regime francese.

Michael Kasper ha illustrato la portata economica e sociale della carestia dell'inverno 1816–1817, nonché le politiche poste in campo dalle istituzioni pubbliche per arginarla (*"L'anno senza estate": la carestia del 1816–1817 in Tirolo e dintorni*). Evento dalle dimensioni europee e tra i peggiori dell'età moderna, nel Tirolo provocò fame e povertà, forte inflazione e crisi economica. I testimoni del tempo parlano di una stagionalità impazzita, condizioni climatiche sconvolte – il 1816 divenne ben presto noto come l'"anno senza estate" – e un accentuarsi di fenomeni naturali estremi, quali valanghe e inondazioni.

Gabriele Zancanella ha dedicato la sua relazione all'attività tipografica in area trentina: *La stampa "sospesa": alcune considerazioni sulle tipografie trentine di primo Ottocento*. I primi decenni del XIX secolo costituirono un 'tempo sospeso' anche per questo settore che aveva conosciuto maggior vitalità settecentesca e avrà poi importanti sviluppi ottocenteschi. A Trento operavano soltanto le officine Monauni e Battisti, mentre a Rovereto la Marchesani: tutte rigidamente controllate e con ridotti margini di lavoro – limitati a periodici di scarsa rilevanza culturale.

Quinto Antonelli ha concentrato la sua attenzione nella relazione *L'eredità del giuseppinismo: la supplenza scolastica della Chiesa* sulle istituzioni scolastiche

all'indomani dell'estensione anche in Tirolo da parte del governo di Vienna della *Verfassung der deutschen Schulen.* La riforma assegnava un ruolo prioritario alla religione nella formazione degli alunni e l'organizzazione scolastica veniva affidata interamente all'Ordinariato vescovile, che approvava l'assunzione degli insegnanti (retribuiti dai comuni). Il decanato andava infine a coincidere con un distretto scolastico controllato dal decano con piene funzioni di ispettore distrettuale.

Andrea Bonoldi, nella relazione *Staatswerdung ed economia: la fine dell'eccezione tirolese*, ha presentato una panoramica dell'economia tirolese all'indomani del ritorno della regione in seno alla Monarchia asburgica, quando l'accentramento politico, fiscale e giudiziario, l'omogeneizzazione degli spazi doganali e l'applicazione di politiche commerciali e daziarie finalizzate a promuovere la manifattura interna, determinarono un lungo processo di radicale trasformazione delle attività di produzione e scambio nella regione tirolese.

Nella sua relazione *Le guarnigioni militari in Trentino 1815–1835* Nicola Fontana ha rimarcato la centralità strategica e militare della regione trentina assunta all'indomani del 1815: una 'regione-fortezza' e asse di collegamento con il Lombardo-Veneto presidiata da guarnigioni stabili, ma gravata anche da oneri di acquartieramento sui territori comunali per le truppe di passaggio attraverso la valle dell'Adige.

Come la storiografia ha sin da subito riflettuto sugli sconvolgimenti istituzionali di inizio XIX secolo e sul 'tempo sospeso' tra 1813 e 1816 è stato spiegato da Walter Landi (*Da Hormayr a Hirn. Il "tempo sospeso" nella storiografia ottocentesca tirolese ed austriaca*). In ambito austriaco si impegnarono, tra gli altri, con corposi contributi Joseph von Hormayr, Ferdinand Hirn, Albert Jäger, Franz von Krones, Alfons Huber, Hermann Ignaz Biedermann. Lucide trattazioni si possono inoltre rinvenire in opere di storia locale prodotte da alcune delle migliori penne trentino-tirolesi del tempo, quali Beda Weber, Agostino Perini e Raffaele Zotti, a conferma della rilevanza che i contemporanei riconoscevano agli eventi che avevano portato alla restaurazione del governo austriaco.

Nella mattinata di sabato 11 giugno i lavori del convegno si sono conclusi con una tavola rotonda dal titolo *Altri "paesi sospesi"?*, condotta da Marco Meriggi, che ha esteso lo sguardo al breve periodo di transizione, ricco di attese e aspettative, vissuto dai territori che sarebbero andati a costituire il Regno Lombardo-Veneto all'indomani della caduta del Regno d'Italia, tra l'aprile e il giugno 1814; da Wolfgang Scheffknecht, che ha presentato il caso del vicino Vorarlberg che non seppe agganciarsi alla prima industrializzazione promossa nell'Impero; infine, da Gunda Barth-Scalmani, che ha illustrato l'integrazione dell'ex principato vescovile di Salisburgo nell'impero asburgico, che terminò con l'assunzione diretta del titolo di duca di Salisburgo da parte degli imperatori d'Austria.

Come ha ricordato in chiusura Brigitte Mazohl, dal punto di vista istituzionale questo 'triennio sospeso' caratterizzò anche il dibattito politico interno alla corte di Vienna, che tra 1813 e 1816 appare già impegnata a

discutere la definizione di un nuovo equilibrio costituzionale tra ceti e corte, tra federalismo e centralismo: tema che caratterizzerà tutta la storia successiva della Monarchia sino alla sua implosione all'inizio del XX secolo, a conferma della rilevanza storiografica del triennio discusso nel corso di queste tre giornate.

Witwenrechte im Litauen des 16. Jahrhunderts. Rezensionsessay aus Tiroler Vergleichs-perspektive

Margareth Lanzinger/Janine Maegraith

Witwen sind seit den 1970er Jahren ein Thema der Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, der Historischen Familienforschung sowie der Frauen- und Geschlechtergeschichte.[1] Neue Fragestellungen hat zuletzt die Historische Verwandtschaftsforschung entwickelt. In der Perspektivierung der Witwenposition changieren die Zuschreibungen zwischen hoher Vulnerabilität und besonderer Eigenständigkeit. Ambivalent sind auch spätmittelalterliche und frühneuzeitliche Bilder und Diskurse: Neben der armen Witwe und der lebenslang trauernden Witwe steht die lustige, wenn nicht die lüsterne Witwe.[2] Damit werden sowohl soziale als auch rechtliche Unterschiede reflektiert. Die einseitige Fokussierung auf Witwen kann zum Teil als Folge von unterschiedlichen Heiratsmustern gesehen werden: Witwer gingen in westeuropäischen Gesellschaften sehr viel häufiger als Witwen und auch nach deutlich kürzeren Zeitabständen eine neue Ehe ein.[3] Zum Teil lässt sich das Forschungsinteresse an Witwen aber auch damit begründen, dass Verwitwung, je nach erb- und ehegüterrechtlichem Kontext, für Frauen deutlich gravierendere soziale und ökonomische Auswirkungen haben konnte als für Männer, etwa wenn sie die Wirtschaftsführung abtreten oder gar das Haus ihres Ehemannes verlassen und unter Umständen bei einer Wiederheirat damit auch die Kinder aus der vorigen Ehe zurücklassen mussten. Nicht zuletzt sind Witwen in den Quellen gut greifbar, so in gerichtlichen Verhandlungen, in Haushaltslisten und Inventaren.[4] Die Situation von Witwen kann daher Einblicke in die Grundstrukturen einer Gesellschaft geben, denn deren Handlungsräume

1 Als kleine Auswahl Ida Blom, The History of Widowhood: a Bibliographical Overview. In: Journal of Family History 16, 2 (1991), S. 191–210; Jan Bremmer/Lourens van den Bosch (Hg.), Between Poverty and the Pyre. Moments in the History of Widowhood, London/New York 1995; Sandra Cavallo/Lyndan Warner (Hg.), Widowhood in Medieval and Early Modern Europe, Halow 1999; Themenheft von History of the Family 7, 1 (2002).

2 Vgl. Bernhard Jussen, Der Name der Witwe. Erkundungen zur Semantik der mittelalterlichen Bußkultur, Göttingen 2000; Eve Rosenhaft, „... mich als eine Extraordinarium". Die Witwe als widerstrebendes Subjekt in der Frühgeschichte der Lebensversicherung. In: Udo Arnold u. a. (Hg.), Situationen einer Hochschullaufbahn. Festschrift für Annette Kuhn zum 65. Geburtstag, Dortmund 1999, S. 292–309, hier S. 304 f.

3 Vgl. Antoinette Fauve-Chamoux, Revisiting the Decline of Remarriage in Early-Modern Europe: the Case of Rheims in France. In: The History of the Family 15, 3 (2010), S. 283–297, hier S. 291; als Klassiker Jacques Dupâquier u. a. (Hg), Marriage and Remarriage in Populations of the Past. Proceedings of the International Colloquium on Historical Demography, London 1981.

4 Zu unterschiedlichen Zugriffsmöglichkeiten siehe z. B. Richard Wall, Widows, Family and Poor Relief in England from the Sixteenth to the Twentieth Century. In: Beatrice Moring (Hg.), Female Economic Strategies in the Modern World, London u. a. 2012, S. 11–32.

und Positionierungen sind aufs Engste mit Vermögensarrangements und Verwandtschaftslogiken verbunden, die räumlich und zeitlich, aber auch je nach sozialem Kontext und rechtlichem Rahmen quer durch Europa enorm differierten – und damit Vergleichsperspektiven herausfordern.

Allerdings beschränkten sich die Vergleichsmöglichkeiten bisher auf das westliche Europa; Studien zu Osteuropa und dessen rechtlichen Kontexten waren vor allem sprachlich kaum zugänglich. Vor Kurzem ist die Dissertation von Jurgita Kunsmanaitė über adlige Witwen in Litauen im 16. Jahrhundert in englischer Sprache erschienen. Thema des Buches ist vor allem die Vorsorge, die für adelige Witwen getroffen wurde, sowie die Frage, in welchem Verhältnis deren Ansprüche zum Familienbesitz standen. Abgesehen von der Einführung (Kap. 1) und einem Resümee am Schluss (Kap. 9) geht die Autorin in sieben Kapiteln auf den Forschungsstand sowie auf zentrale Begriffe und Konzepte ein (Kap. 2), auf die Quellen (Kap. 3), auf die Rechtslage vor 1529 (Kap. 4), auf die Witwenrechte in den neuen Statuten (Kap. 5) und darin thematisierte rechtliche und vertragliche Absicherungen (Kap. 6), auf Witwenregelungen, die sich in den Gerichtsbüchern (*Metrica*) für Witwen finden, und zwar differenziert nach Witwen, die Anspruch auf eine Versorgung hatten und solche die keinen solchen Anspruch hatten (Kap. 7), und schließlich auf die Frage nach Einflüssen von benachbarten Rechten und möglichen Gemeinsamkeiten (Kap. 8). Damit möchte die Autorin an die europäischen Diskussionen anschließen und zugleich die litauische Forschung in die Debatte einbringen.[5] Wir nehmen diesen Ball auf und treten mit den Grundlegungen und Ergebnissen dieses Buches, ausgehend von unserem aktuellen Forschungsprojekt über *Vermögen als Medium der Konstituierung von Verwandtschaftsräumen*, das im südlichen Tirol verortet ist[6], in einen kritischen Dialog.

Situative und soziale Differenzierungen

Jurgita Kunsmanaitė argumentiert ihren thematischen Schwerpunkt und ihre zeitliche Beschränkung damit, dass Witwen quellenmäßig im Mittelalter und in der Frühen Neuzeit am besten zu fassen seien, da sie einen spezifischen rechtlichen Status genossen, bei dem sie teils mehr, teils aber auch weniger Freiheiten im Vergleich zu ledigen oder verheirateten Frauen hatten. Denn einerseits konnten sie unabhängiger agieren, je nach sozialer Position und rechtlicher Situation über Autorität und (Verwaltungs-)Macht verfügen, andererseits aber auch in eine missliche Lage geraten, in der sie um das Überleben kämpfen mussten. Die Autorin hat das Ziel, in ihrer Untersuchung zu einem allgemeineren, wenn nicht gar „allumfassenden" – *all-embracing* –

5 Jurgita Kunsmanaitė, Provisions for Widowhood in the Legal Sources of Sixteenth Century Lithuania, Kiel 2015.

6 Das Projekt wird vom FWF gefördert (P 29394-G28). Damit führen wir ein Anfang 2016 abgeschlossenes, vom Südtiroler Forschungsfonds gefördertes Projekt weiter.

und „objektiven Bild“ von Witwenschaft zu gelangen (S. 12). Unsere Befunde legen jedoch nahe, dass die Umstände immer situativ und kontextabhängig sind – einerseits aufgrund der sehr unterschiedlichen rechtlichen Modelle und andererseits aufgrund der Variationsvielfalt im Umgang damit: Die Lage einer Witwe, die infolge einer Gütergemeinschaft oder einer testamentarischen Verfügung die Hälfte des vormals ehelichen oder ehemännlichen Besitzes innehatte, differierte von jener Witwe, die ihre Mitgift oder ihr Heiratsgut rückerstattet bekam und das Haus des verstorbenen Mannes verlassen sollte. Eine Witwe, die einst als Erbtochter das Gros des Besitzes in die Ehe eingebracht hatte, stand bei Gütertrennung ganz anders da als eine Witwe im Fall umgekehrter Besitzverhältnisse. Nicht zuletzt unterschieden sich nicht nur die Lebenswelten von adeligen Witwen, die bei Kunsmanaitė im Fokus stehen, sondern üblicherweise auch die rechtlichen Regelungen deutlich von denen, die für bürgerliche und bäuerliche oder für Witwen mit sehr geringem Vermögen galten.[7]

Die Autorin beschreibt in wenigen Worten die soziale Schichtung in Litauen und erwähnt die Ausweitung der Leibeigenschaft im 16. Jahrhundert sowie den geringen Anteil der Urbanisierung. Insbesondere geht sie auf den Adelsstand ein, der im 16. Jahrhundert etwa sieben Prozent der Bevölkerung in ihrem Untersuchungsgebiet umfasste (S. 23f). Der Geistlichkeit, den Bauern und den städtischen Bürgern ist jedoch nur wenig Raum gewidmet – sie sind nicht Teil der inhaltlichen Analyse. Die Fokussierung auf adlige Witwen lässt aus unserer Sicht keine sozial übergreifenden Rückschlüsse und Gleichsetzungen zu, denn jeder Versuch einer so breit angelegten Verallgemeinerung stößt sehr schnell an Grenzen.

Wohl aber lassen sich innerhalb eines bestimmten rechtlichen Rahmens und je nach sozialer Zugehörigkeit spezifische Konstellationen und daran geknüpfte strukturierte Handlungsrepertoires[8] herausarbeiten. Jurgita Kunsmanaitė spielt die gängigen Optionen entlang von drei wesentlichen Differenzierungen durch, und zwar bezogen auf die *geltenden Statuten*: Die Statuten unterschieden sich je nachdem, ob eine Frau im Witwenstand blieb oder wieder heiratete, ob Kinder vorhanden waren oder nicht und wenn, ob diese minderjährig oder volljährig waren (S. 18). Von unterschiedlichen familialen Konstellationen auszugehen

7 Zu adeligen Vermögensregelungen im südlichen Tirol vgl. Siglinde Clementi, Deren von Wolkenstein. Familienstrategien, Heirat und Geschlechterbeziehungen bei den Wolkenstein-Trostburg, ca. 1500 bis 1650. In: Gustav Pfeifer/Kurt Andermann (Hg.), Die Wolkensteiner – Facetten des Tiroler Adels in Spätmittelalter und Neuzeit, Innsbruck 2009, S. 111–147; Martina Schattkowsky (Hg.), Witwenschaft in der Frühen Neuzeit. Fürstliche und adelige Witwen zwischen Fremd- und Selbstbestimmung, Leipzig 2003; Anke Hufschmidt, Adlige Frauen im Weserraum zwischen 1570 und 1700. Status – Rollen – Lebenspraxis, Münster 2001; Karl-Heinz Spiess, Familie und Verwandtschaft im deutschen Hochadel des Spätmittelalters, 13. bis Anfang des 16. Jahrhunderts, Stuttgart 1993; Ders., Witwenversorgung im Hochadel. Rechtlicher Rahmen und praktische Gestaltung im Spätmittelalter und zu Beginn der Frühen Neuzeit. In: Schattkowsky, Witwenschaft in der Frühen Neuzeit, S. 88–114.

8 Vgl. Gadi Algazi, Kulturkult und die Rekonstruktion von Handlungsrepertoires. In: L'Homme. Z.F.G. 11, 1 (2000), S. 105–119.

hat sich auch für den Tiroler Raum als produktiver Zugriff erwiesen, um die Fülle an Material zu strukturieren und vor allem um die *vertragliche Praxis* zu analysieren. Die unterschiedlichen Konstellationen lassen sich mit spezifischen Arrangements in Verbindung bringen, die zugunsten oder auch zum Nachteil von Witwen getroffen wurden und weisen zugleich Tendenzen und Variationen auf, die sich ihrerseits mit bestimmten Kontexten in Relation setzen lassen: mit städtischen und ländlichen, mit handwerklichen und bäuerlichen.[9] Entsprechend unterschiedlich fallen Darstellungsweise und Ergebnisse aus: Unser Zugang setzt bei den Vereinbarungen an und zieht von dort aus die Fäden zu sozialen Logiken und rechtlichen Grundlagen[10], während Kunsmanaitė zwar beides gleichermaßen zu berücksichtigen beabsichtigt, sich jedoch primär mit den rechtlichen Grundlagen auseinandersetzt. So beschränken sich die Kapitel vier bis sechs und damit der inhaltliche Kern des Buches auf die theoretische Diskussion des Rechts und auf hypothetische Situationen von Witwen. Dabei wären konkrete exemplarisch herausgegriffene Fälle hilfreich gewesen, um Klarheit in Bezug auf nicht immer leicht nachvollziehbare Konstruktionen zu schaffen. Das heißt nicht, dass das Recht nebensächlich ist; unser Plädoyer gilt vielmehr einem möglichst breit kontextualisierten Zugang zur sozialen Praxis des Rechts.

Recht und Praxis

Eine gewisse Parallele zwischen Litauen und Tirol gibt es in der Chronologie der für die Frühe Neuzeit maßgeblichen rechtlichen Grundlagen: Die „Ersten litauischen Statuten" wurden im Jahr 1529 verfasst; darauf folgten 1566 eine zweite und 1588 eine dritte Fassung, die zahlreiche Änderungen, zum Teil Umkehrungen des zuvor Geltenden beinhalteten. Kunsmanaitė konzentriert sich in ihrer Studie auf die ersten Jahre nach Einführung der ersten Statuten und auf das letzte Jahrzehnt, in dem sie in Kraft waren (S.16, Anm. 9). Die Tiroler Landesordnungen von 1526 und von 1532 erfuhren bis zur dritten Version von 1573 zwar wesentliche Erweiterungen und Ergänzungen im Sinne von Spezifizierungen, die jedoch keine markanten Richtungswechsel im vermögensrechtlich relevanten dritten Buch zur Folge hatten. Eine weitere Vergleichbarkeit besteht hinsichtlich der Charakterisierung dieser Statuten: Da wie dort brachten sie keine grundlegenden Neuerungen mit sich, sondern

9 Vgl. Janine Maegraith, Widows' Endowments and the Question of Property: Use, Ownership and Transmission of Property in Urban and Rural Contexts in Early Modern Tyrol. In: Margareth Lanzinger/Janine Maegraith/Siglinde Clementi/Ellinor Forster/Christian Hagen (Hg.), Stipulating – Litigating – Mediating. Negotiations of Gender and Property, Leiden 2017 (in Vorbereitung).

10 Als Vergleich verweisen wir auf Margareth Lanzinger/Janine Maegraith, Konkurrenz um Vermögen im südlichen Tirol des 16. Jahrhunderts. In: L'Homme. Z.F.G. 27, 1 (2016), S. 15–31; Christian Hagen/Margareth Lanzinger/Janine Maegraith, A Precarious Balance between Competing Interests. Death-Related Stipulation in South Tirol c. 1350–1600. In: Mia Korpiola/Anu Lahtinen (Hg.), Planning for Death: Wills, Inheritance and Property Strategies in Medieval and Reformation Europe, Leiden 2017 (im Druck).

basierten auf bereits zuvor praktiziertem Recht.[11] Die rechtlichen Vorläufer sind bei Kunsmanaitė sehr ausführlich dargestellt (S. 15, 54–59 u. 67–83). Als besonders verdienstvoll ist hervorzuheben, dass die Autorin im Anhang ihres Buches Auszüge aus den litauischen Statuten von 1529 und 1566 aus dem „Old Belorussian" ins Englische übersetzt und damit zumindest in Teilen eine große Hürde für einen europaweiten Vergleich ausgeräumt hat.

Den Tiroler Verfachbüchern dieser Zeit vergleichbar klingen auf den ersten Blick die von Kunsmanaitė ausgewerteten litauischen Gerichtsbücher *Metrica* oder *Landbooks* (S. 63–66), die neben Streitfällen auch Schenkungen und Testamente enthalten sowie über Besitz- und Vermögenstransfers Auskunft geben. Im achten Kapitel des Buches analysiert die Autorin eine Auswahl an Fällen, um den rechtlichen Grundlagen Erkenntnisse aus der Praxis gegenüberzustellen.[12] Im Unterschied zu den Tiroler Verfachbüchern dominieren in den *Metrica* jedoch Dokumente, die den Landadel betreffen. Das hängt nicht zuletzt mit deren Entstehungs- und Überlieferungsort – der Kanzlei des Großfürstentums Litauen – zusammen. Die bäuerliche Bevölkerung suchte hingegen lokale oder grundherrschaftliche Gerichte auf, von denen auch unsere Gerichtsbücher stammen. Kunsmanaitė zufolge sind solche für Litauen in dem von ihr gewählten Zeitraum nicht vorhanden. So stellt sich die Frage, ob dies überlieferungsbedingt ist oder ob sich darin Auswirkungen der unterschiedlichen grundherrschaftlichen Struktur – Leibeigenschaft in Litauen[13] im Vergleich zu dem abgabenzentrierten Modell bei gleichzeitiger persönlicher Freiheit in Tirol – auf die Gerichtsnutzung und die Vertragspraxis zeigen. Zudem bleibt die Frage offen, ob es Material städtischer Provenienz gibt.[14]

Beiden Rechtsräumen gemeinsam war, dass das Recht selbst gewisse Handlungsoptionen offen ließ und nicht alles eindeutig und strikt geregelt war. So sah die Tiroler Landesordnung im Erbrecht zwar vor, dass die absteigende Linie, also die Kinder – so vorhanden – als erste erbten, und den Söhnen wurde „ain zimlicher [angemessener, Anm. d. Verf.] Vortail / zuerhaltung Stam-(m)ens vnd Namens" eingeräumt.[15] Allerdings war nicht festgelegt, dass nur ein Sohn die Besitznachfolge antreten sollte und auch nicht, ob der älteste

11 Vgl. Hagen/Lanzinger/Maegraith, A Precarious Balance; allgemein zum rechtlichen Vorläufer vgl. Herrmann Wiesflecker, Das Landrecht Meinhards II. von Tirol. In: Ernest Troger (Hg.), Neue Beiträge zur geschichtlichen Landeskunde Tirols. Festschrift Franz Huter zum 70. Lebensjahr, München 1969, S. 455–465.

12 Nicht ganz klar sind die Kriterien, nach denen die ausgewerteten Fälle in den litauischen Gerichtsbüchern *Metrica* oder *Landbooks* für diesen Abschnitt ausgewählt wurden. Von 2.000 gesichteten Fällen wurden 200 als relevant erachtet und für die Untersuchung selbst 61 davon ausgewählt, wovon aber nur sehr wenige im Text behandelt sind. So sind die Ergebnisse in Hinblick auf die getroffenen Vereinbarungen nur lose mit der ausführlichen Abhandlung der Statuten verbunden und bleiben im Vergleich dazu letztlich anekdotisch.

13 Vgl. allgemein dazu Markus Cerman, Villagers and Lords in Eastern Europe 1300–1800, Basingstoke u. a. 2012, besonders zu Dorfgerichten als Mittel und Ort der Streitschlichtung S. 36.

14 Die Autorin verweist auf Jolanta Karpavičienės Arbeit, in der sie den Status von Frauen in Städten und auf dem Land vergleicht (S. 37).

15 Tiroler Landesordnung (TLO) 1573, III, 9.

oder der jüngste den Vorzug haben sollte. Daher gab es in Tirol gemeinsame Besitzübernahme durch Brüder, ungeteilte und geteilte Besitznachfolge.[16] Und auch Töchter waren nicht grundsätzlich von der Besitznachfolge ausgeschlossen. Eine Ausnahme bildete hier wie auch in anderen europäischen Räumen der Adel, der die Söhne eindeutig favorisierte. Adlige Töchter wurden in der Frühen Neuzeit üblicherweise verpflichtet, nach Erhalt ihres Heiratsgutes einen Verzicht auf das väterliche und mütterliche, eventuell auch brüderliche Erbe zu unterzeichnen.[17] Im Adel war die Witwenversorgung Bestandteil der Heiratsverträge, aber im bäuerlichen und städtischen Bereich scheinen diese im 16. Jahrhundert im südlichen Tirol – im Vergleich zur zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts – nur spärlich in den Verfachbüchern auf. Über das weitere Geschick von nicht adeligen Witwen in dieser Zeit erfährt man hauptsächlich aus Entrichtungen, die das eingebrachte Vermögen dokumentieren und dessen Rückstellung behandeln, sowie aus Genussverträgen, wenn die Witwe das ehemännliche Vermögen verwalten und nutzen konnte und sollte, bis die Kinder volljährig waren, oder aus Vergleichen, wenn es zum Streit mit Verwandten und Erben des verstorbenen Mannes gekommen war, und nicht zuletzt aus Testamenten.

Diese Vielfalt ist eine Folge dessen, dass in der Tiroler Landesordnung die Witwenschaft nicht spezifisch geregelt war: Es gab weder die im deutschsprachigen Raum vielfach übliche Widerlage von Seiten des Bräutigams, die im Fall des früheren Todes des Mannes zum Bestreiten des Lebensunterhalts der Witwe vorgesehen war und in ihrer Höhe vorab bestimmt werden musste. Noch gab es einen Anspruch auf ein so genanntes Leibgedinge – eine Grundversorgung der Witwe im ehemännlichen Haus. Für Litauen konnte Kunsmanaitė dagegen einen deutlichen Schwerpunkt auf der Versorgung der Witwen im Recht herausarbeiten. Das ging so weit, dass den Statuten zufolge im Adel Väter diese Grundversorgung im Falle einer Witwenschaft für ihre Töchter von der Familie des Schwiegersohns fordern konnten. Diese Gegenüberstellung soll zum einen verdeutlichen, dass Recht und die Nutzung von Vertragsformen sozial deutlich differieren konnten, und zum anderen, dass vertragliche Vereinbarungen nicht ein ‚Abbild' des Rechts sind, sondern gleichermaßen eigenständige Vereinbarungen darstellen, die zugleich untrennbar mit dem Recht ihrer Zeit verflochten sind. Auf diese Dualität weist die Autorin am Anfang ihrer Studie hin, indem sie zwei koexistierende Rechtsmodelle in Litauen identifiziert, die rechtlichen Statuten und die vertraglichen Bestimmungen wie Wittumverträge, aber auch Testamente (S. 19).

In unserm Projektkontext erwies sich die Perspektivierung auf das südliche

16 Vgl. Paul Rösch, Lebensläufe und Schicksale. Auswirkungen von zwei unterschiedlichen Erbsitten in Tirol, in: ders. (Hg.), Südtiroler Erbhöfe. Menschen und Geschichten, Bozen 1994, S. 61–70.

17 TLO 1573, III, 34, § 1; Vgl. Hans von Voltelini, Zur Geschichte des ehelichen Güterrechts in Tirol. Eine rechtshistorische Skizze. Sonderabdruck aus den Festgaben zu Ehren Max Büdinger's von seinen Freunden und Schülern Innsbruck 1898, S. 1–34, hier S. 20.

Tirol im Sinne eines rechtlichen Übergangsraums zwischen österreichisch-deutschen-Schweizer Territorien einerseits und Trentiner-venezianisch-friulanischen Gebieten andererseits als ein produktives Konzept. Jurgita Kunsmanaitė schreibt über das Magdeburger Stadtrecht in litauischen Städten (S. 26) und über die polnischen Einflüsse auf die litauischen Statuten, insbesondere auf rechtliche Konzepte wie die *Venets* oder die Witwengüter (S. 53 u. 117) sowie auf die Gewohnheitsrechte (S. 56). Den inhaltlichen Einfluss angrenzender Rechtskodifikationen auf die Statuten und deren Umsetzung zu vertiefen, hätte auch eine Vergleichsperspektive der sozialen Kontexte eröffnet, die die Autorin aber nicht weiter verfolgt.

Die Ansprüche der Witwen im Kontext familialen Vermögens

Um die Logik der getroffenen Vereinbarungen zu verstehen, war im Rahmen unseres Projektes deren Einordnung in das Modell der ehelichen Gütertrennung essentiell. Dies lieferte den Schlüssel, um ein Grundprinzip der Vermögensarrangements zu verstehen, nämlich warum der Anspruch, den eine verwitwete Frau, aber auch ein verwitweter Mann auf das Gut des verstorbenen Ehepartners hatte, rechtlich genau festgelegt und das heißt zugleich, sehr stark eingegrenzt war. Denn bei Gütertrennung lag der Bedacht darauf, dass Vermögen möglichst nicht von der ehemännlichen Linie oder Verwandtschaft in die eheweibliche floss und umgekehrt. Dies betraf in unserem Kontext vor allem Regelungen zwischen so genannten Erbtöchtern und den in den Besitz einheiratenden Männern, wenn diese ihre Ehefrauen überlebten. Einblicke in die Situation der Witwer hätten zum besseren Verständnis des Ehegüterrechts in Litauen beitragen können. Allerdings sind Witwer in Litauen Kunsmanaitė zufolge nicht greifbar (S. 13, Anm. 1), im Unterschied zu Tirol, wo sie sowohl in den Tiroler Landesordnungen als auch in Quellenmaterial zur Rechtspraxis, vornehmlich in den Verfachbüchern quer durch verschiedene soziale Milieus präsent sind.

Eine Orientierung am Ehegüterrecht ist deshalb wesentlich, weil sie mögliche Konfliktlinien sichtbar macht, sowohl Konstellationen der Konkurrenz um Vermögen als auch Vereinbarungen, die Konflikte vermeiden sollten, aber auch Konfliktpotential bargen. Diese strukturellen Aspekte können zugleich als ein Gerüst fungieren, um die Rechte und die vertraglichen Ansprüche von Witwen in Relation zu Besitz und Vermögen im familialen und verwandtschaftlichen Kontext zu setzen.

In Kunsmanaitės Ausführungen wird das Ehegüterrecht nur gestreift; es geht nicht explizit hervor, welches ehegüterrechtliche Regime oder welche Form des Mitgiftsystems im Litauen des 16. Jahrhunderts im Vergleich zu den aus Westeuropa bekannten Modellen vorgeherrscht hat. Der Zugriff erfolgt hauptsächlich über die Unterscheidung zwischen rechtlich gegebenen Ansprüchen, die keiner weiteren Übereinkunft bedurften, und vertraglichen

Vereinbarungen. Welche Ansprüche Witwen hatten, wenn *keine* Verträge abgeschlossen wurden, ist zweifellos eine wichtige Perspektivierung. Davon ausgehend stellt Kunsmanaitė die Frage, warum überhaupt Verträge abgeschlossen wurden: Reichte das gesetzte Recht nicht aus, um Witwen abzusichern? Oder gab es Zweifel bezüglich dessen rechtmäßiger Umsetzung? Sollte eventuell mittels Vertrag der Zugriff von Witwen auf den Besitz des Ehemannes eingeschränkt werden (S. 19)? Mit besserer Absicherung einerseits und Einschränkung andererseits sind die zwei Pole der möglichen Bandbreite an Vorkehrungen abgesteckt, die auch in anderen Rechtsräumen relevant sind und einer weiteren Kontextualisierung bedürfen.

Wir teilen Kunsmanaitės Einschätzung, dass die Möglichkeiten und Grenzen des Zugriffs von Witwen auf familialen Besitz Schlüsselmomente für das Verständnis frühneuzeitlicher Familien- und Verwandtschaftskonzepte ebenso wie der damit verbundenen Geschlechterverhältnisse darstellen. Die mögliche Palette reicht von Formen der freien Verfügung über Besitz über die Verwaltung des Guts bis zu partiellen oder sehr eingeschränkten Nutzungsrechten. In den Fokus der Analyse rückt die Autorin das Witwengut (*dower*). Die detaillierte Diskussion der Witwenversorgung und der rechtlichen Situation und deren Entwicklung steht allerdings etwas isoliert im Raum. Manche offene Frage hätte in der Arbeit beantwortet können, wenn das Witwengut mit anderen, auch konkurrierenden Ansprüchen und Transferformen gezielt in Beziehung gesetzt worden wäre. Allerdings ist zu betonen, dass Qualifikationsarbeiten mittlerweile mit einem engen Zeitrahmen konfrontiert sind und sich daher auf einen klar abgegrenzten Bereich konzentrieren müssen.

Die Bedeutung der vertraglichen Absicherung

Kunsmanaitė konnte deutlich herausarbeiten, dass Heiratsverträge eine zentrale rechtliche Bedeutung im frühneuzeitlichen Litauen besaßen. Dies wird besonders beim Fehlen einer vertraglichen Absicherung des Witwenguts deutlich. Die Entrichtung für Witwen ohne Witwengut wurde in den Statuten durch die sogenannten *venets* kompensiert: Im Zweiten Statut war zum Beispiel anstatt einer Auszahlung des Heiratsgutes ein Leibgedinge vorgesehen für den Fall, dass ihr keine Widerlage vertraglich zugesagt worden war (S. 117 u. 120). Eine vorherige vertragliche Absicherung konnte so vielen Konflikten vorgreifen und der Witwe ein Heiratsgut sichern. Die unterschiedlichen Aushandlungsvarianten, die aus den Statuten und den spezifischen familialen Optionen wie Familienstand und Kinder hervorgingen, konnten vertraglich im Vorfeld geregelt werden. Kunsmanaitė streicht die Bedeutung von Verträgen und Testamenten bei Modifikationen rechtlicher Bestimmungen heraus. Dies wird allerdings auch bei Einschränkungen deutlich: So wurde z. B. die Dauer von Nutzungsrechten zeitlich begrenzt, mit einer Wiederheirat aufgehoben oder so lange gewährt, bis alle Söhne die Volljährigkeit erreicht hatten (S. 143).

Witwen mussten besonders im Fall der Wiederverheiratung um die ihnen zugesprochenen Rechte am ehemännlichen Besitz kämpfen. Dabei handelt es sich um ein im Kontext von Mitgiftsystemen und Gütertrennungsregimen häufig zu beobachtendes Phänomen. Dies lässt aber auch eine nur bedingte Absicherung durch Verträge vermuten. Anfechtungen und Modifizierungen von Verträgen finden sich auch in den Tiroler Verfachbüchern.

Die grundsätzlichen Fragen nach den Wechselwirkungen von Norm und Praxis, nach der Rolle der Akteurinnen und Akteure und nach deren Agency, nach eventuellen Anpassungen der rechtlichen Verfügungen an eigene Ansprüche durch Verträge und Testamente sowie nach Diskrepanzen in der rechtlichen Praxis bleiben kurz zusammengefasst ein spannendes Forschungsfeld. Jurgita Kunsmanaitė konnte mit ihrer Studie zu Litauen einen wertvollen Baustein beisteuern. Insgesamt eröffnet das Buch eine breite Palette an Vergleichsmöglichkeiten, die hier zwar nicht alle vorgestellt werden konnten, die HistorikerInnen, die zu diesem Thema arbeiten, jedoch zahlreiche Anknüpfungspunkte liefern. Ein vorsichtiger Vergleich mit Tirol hat das große Potential gezeigt, das eine systematische Gegenüberstellung von spezifischen thematischen Aspekten auch für geographisch weit entfernte Räume in sich birgt.

Margareth Lanzinger, Verwaltete Verwandtschaft. Eheverbote, kirchliche und staatliche Dispenspraxis im 18. und 19. Jahrhundert

Wien/Köln/Weimar: Böhlau 2015, 405 Seiten.

Mit Dispensen vom Ehehindernis der Verwandtschaft haben sich schon vor Jahrzehnten französische Spezialisten der Geschichte von Familie und Verwandtschaft beschäftigt. Schnell kamen sie zu dem Ergebnis, dass dies eine wenig ergiebige Quelle sei: Zu stereotyp sei ihr Inhalt, sie bringe nicht die Motive der Heiratswilligen zum Ausdruck, sondern spiegele nur die kirchenrechtlich anerkannten Dispensgründe. Andere Forscher behaupteten, die kanonischen Ehehindernisse seien seit der Mitte des 18. Jahrhunderts immer liberaler gehandhabt oder weitgehend abgeschafft worden. Margareth Lanzinger hat sich von solchen Thesen nicht abschrecken lassen, sondern diesen Themenkreis mehrere Jahre lang detailliert studiert und ihm nun ein Buch von vierhundert Seiten gewidmet. Die Lektüre wird selbst Skeptiker überzeugen: Lanzingers Untersuchung der Dispensakten führt zu einer Fülle interessanter und wichtiger Einsichten.

Im Mittelpunkt stehen die Diözesen Trient, Salzburg, Chur und vor allem Brixen. Nach heutigen politischen Grenzen werden Tirol, Südtirol und Vorarlberg am intensivsten behandelt. Zeitlich geht es insbesondere um das letzte Viertel des 18. und um das 19. Jahrhundert. In den kirchlichen und staatlichen Archiven hat die Verfasserin ein überraschend reiches Material gefunden, das sie sorgfältig auswertet, vorwiegend mit qualitativen Methoden, aber auch mit einigen aussagekräftigen Tabellen. Zu diesem Zweck hat sie in einer Datenbank fast 900 Fälle aus den mittleren Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts detailliert erfasst und knapp 1.300 Fälle aus den folgenden drei Jahrzehnten in summarischer Weise aufgenommen. So kann sie in der Darstellung immer wieder auf Einzelfälle zurückgreifen und von diesen Schritt für Schritt zu allgemeineren Aussagen kommen. Dabei konzentriert sich die Verfasserin auf die Fälle, in denen es um eine nahe Verwandtschaft – bis zu: Heirat mit Cousin(e) bzw. mit Kind von Cousin(e) – oder Verschwägerung ging; denn da durfte in der Regel nicht der Bischof, sondern nur der Papst dispensieren, und es entstand, besonders in der Diözese Brixen, jeweils ein umfangreiches Aktenmaterial, das viele Aspekte des Einzelfalls beleuchtet, auch wenn jedes Schriftstück in strategischer Absicht stilisiert ist. Bei Dispensen im dritten und vierten Grad – das heißt etwa zwischen Cousin und Cousinen zweiten oder dritten Grades – sind die Akten hingegen sehr viel schmaler, und ihr Inhalt erweist sich in der Tat als stereotyp. Diese Fälle entfernterer Verwandtschaft und Verschwägerung hat die Verfasserin daher nur stichprobenweise und summarisch einbezogen.

Lanzinger beschränkt sich nicht auf die erteilten Dispensen, sondern bezieht alle Heiratsvorhaben ein, die wegen Verwandtschaft oder Verschwägerung

aktenkundig wurden, auch die abgelehnten. Sie zeichnet die vielstufige und komplexe Interaktion der Brautleute, ihrer Familien und Freunde mit den kirchlichen und weltlichen Instanzen nach, vom Gemeindepfarrer und -vorstand über die regionalen Behörden bis zu den fernen Zentralen in Rom oder Wien. So kann sie die jeweilige Handlungslogik der unterschiedlichen Akteure konkret und quellennah herausarbeiten.

Nachdem die Einleitung (S. 9–40) aufgrund des Forschungsstands das Design der Arbeit umrissen hat, beschreibt das erste Kapitel (S. 41–98) die Konzepte des Ehehindernisses und der Dispens als einer Gnade. Außerdem werden einige Argumentationsmuster thematisiert, die teils in den Verhandlungen über konkrete Dispensanträge, teils in den allgemeinen Debatten über Verwandtenehen zentral sind. Das zweite Kapitel (S. 99–157) widmet sich dem Ringen zwischen Kirche und Staat um die Kompetenz für Eheverbote und Dispensen in der Zeit von etwa 1780 bis 1815; nicht zuletzt geht es um die Auswirkungen dieses Konflikts für die betroffenen Brautpaare. Danach (S. 159–221) werden die Verfahrenswege vom Ansuchen bis zur Erteilung oder Ablehnung einer Dispens, die geforderten Evidenzen und die jeweilige Handlungslogik der Beteiligten herausgearbeitet. Das vierte Kapitel (S. 223–280) behandelt vorwiegend die Probleme, die der Heiratsabsicht verschwägerter Personen (besonders Witwer und Schwester der verstorbenen Frau) im Weg standen; das fünfte (S. 281–342) analysiert entsprechend die Schwierigkeiten, auf die Blutsverwandte (besonders Cousin und Cousine) stießen.

Aus der Fülle der Ergebnisse können hier nur wenige vorgestellt werden. Lanzingers sozialhistorische Analyse widerlegt die verbreitete These, Heiraten unter Verwandten seien im 19. Jahrhundert vor allem ein Oberschicht-Phänomen gewesen. Sie findet solche Ehevorhaben in allen Milieus. Ging es den Unbemittelten dabei um die Bewältigung von Notsituationen, so strebten die Begüterten nach Erhaltung und Konzentration von Besitz, Macht und Ansehen. Das Verbot der Ehe zwischen Verwandten wurde – wie schon von Augustinus, so auch im 19. Jahrhundert – nicht zuletzt damit begründet, dass der Zwang zur Exogamie den Zusammenhalt der Gesellschaft stärke: Durch eheliche Verbindungen zwischen fremden Familien werde dem „Familien-Egoismus“ entgegengearbeitet und „das Band der Freundschaft, der wechselseitigen Hülfe und besonders der Mitteilung der Güter weiter“ ausgebreitet (S. 70). Diese Argumentation passt sehr gut zu der These David Sabeans, dass vermehrte Verwandtenheiraten im 19. Jahrhundert ein wichtiges Element der Konstituierung und Abschließung einer Oberklasse waren.

Kamen die Bitten um Dispens aus allen Schichten, so hatten die Eliten freilich bessere Chancen, eine Dispens zu erlangen. Diese Tendenz war sowohl im Kirchenrecht (S. 24, 207 f., 289 ff.) als auch im staatlichen Recht (S. 109 ff.) explizit. Außerdem hatten Angehörige einflussreicher Familien die Möglichkeit, durch ihre Beziehungsnetze Fürsprecher bei den regionalen oder zentralen

Autoritäten zu aktivieren (S. 239 ff.).[1] Die Kosten des Dispensverfahrens – die vorab hinterlegt werden mussten – waren zwar nach dem Stand der Brautleute abgestuft (S. 208 f.). Doch dieser Umstand und die Klausel, dass Verdienste um die Kirche in Form von Spenden und Stiftungen einer Dispens förderlich waren (S. 206 f.), nährten immer wieder den Verdacht, ein solcher Gnadenerweis sei im Grunde käuflich (S. 182 f., 267 Anm.).

Komplex war das Zusammenspiel zwischen den kirchlichen Anstrengungen zur Disziplinierung der Sexualmoral und der Behandlung von Dispens-Ansuchen. Gefahr für den Ruf einer Frau, eine Schwangerschaft der Braut oder ein vorehelich geborenes Kind gehörten durchaus zu den kanonisch akzeptierten, freilich „unehrbaren" Gründen für eine Dispens (S. 62, 66 ff., 206, 208). Gab das Paar jedoch zu, diese Sünde begangen zu haben, um leichter dispensiert zu werden, so schwand alle Aussicht auf die Gnade (S. 193). Auch wenn diese Absicht verneint wurde, blieb ein nicht unerhebliches Risiko der Ablehnung. Lebte das Brautpaar bereits unter einem Dach, was besonders zwischen einem Witwer (zumal wenn er kleine Kinder hatte) und der Schwester seiner verstorbenen Frau oft vorkam, so legte die rigide Brixener Kirchenführung ihm seit den 1850er Jahren meist ein strenges Bußprogramm auf. Neben zahlreichen kirchlichen Ritualen gehörte dazu die Trennung und Kontaktvermeidung zwischen den Betroffenen während eines halben Jahres oder länger (S. 200 f., 216 f., 264 ff., 302 Anm.). Wurde die Dispens verweigert, sollte das unverheiratete Paar auf Dauer getrennt werden, laut staatlichem Gesetz notfalls mit polizeilicher Gewalt. Dass derartige Trennungen tatsächlich gewaltsam exekutiert wurden, hat Lanzinger in ihrem Material allerdings nicht gefunden (S. 267) – im Unterschied etwa zum Königreich Hannover.[2]

Da die katholische Kirche grundsätzlich Verschwägerung als ebenso schwerwiegendes Ehehindernis betrachtete wie Blutsverwandtschaft, bestand zwischen einem Witwer und der Schwester seiner verstorbenen Frau eine Verwandtschaft ersten Grades. Doch die Dispensansuchen aus solchen Konstellationen nahmen zu, und Mitte des 19. Jahrhunderts soll ein Papst empört den Eindruck geäußert haben, „dass in Deutschland für Witwer es keine Bräute mehr gäbe als ihre Schwägerinnen" (S. 224). Mehr als drei Viertel dieser Anträge blieben in den 1830er und 1840er Jahren ohne Erfolg (S. 253). Der einzige Grund, einem solchen Paar Dispens zu gewähren, war in dieser Zeit drohender Abfall von der katholischen Kirche (S. 227 ff.). Wie bei der Sexualmoral wird auch hier eine Aporie des kirchlichen Dispenswesens sichtbar, die durch Ge-

1 Marais zwölfjähriger „Tiroler Herzog", der „in eine Cousine verliebt war", hätte sich also gar nicht erschießen müssen!! Sandor Marai, Die Glut (1942), München 8. Aufl. 1999, S. 36.

2 Jürgen Schlumbohm, „Wilde Ehen": Zusammenleben angesichts kirchlicher Sanktionen und staatlicher Sittenpolizei (Osnabrücker Land, ca. 1790–1870). In: Ders. (Hg.); Familie und Familienlosigkeit: Fallstudien aus Niedersachsen und Bremen vom 15. bis 20. Jahrhundert (Veröffentlichungen der Historischen Kommission für Niedersachsen und Bremen XXXIV, 17), Hannover 1993, S. 63–80, hier 68–74.

heimhaltung kaum notdürftig vor dem Kirchenvolk verborgen werden konnte. Immer wieder machten sich Betroffene das Argument eines möglichen Übertritts zum Protestantismus zu eigen (243 ff.); im besonderen Fall eines angesehenen Beamten war sogar eine bischöfliche Behörde bereit, von sich aus diesen einzig wirksamen Grund zu unterstellen (S. 228 f.). Besonders in den Gebieten, die an die Schweiz angrenzten, hatte die Drohung mit Konfessionswechsel genügend Plausibilität, um Rom zu einer Dispens bei naher Verschwägerung oder Verwandtschaft zu bewegen. Das galt freilich nur für die deutschsprachigen Gebiete, wo Protestanten nie fern schienen, nicht für die italienischen Diözesen. Dort war in dieser Zeit der einzig anerkannte Dispensgrund bei den nahen Graden „die gewisse oder wahrscheinliche Lebensgefahr, angedroht von einem Dritten" (S. 232), also ein drohender ‚Ehrenmord'.

Der kirchlichen Obrigkeit war wichtig, dass Dispensen immer nur im Einzelfall demütig erbeten und als Gnade gewährt werden konnten; keineswegs sollte sich die Vorstellung verbreiten, dass es ein Anrecht darauf gebe. Trotz vielfacher Bemühung um Geheimhaltung ging die Nachricht von erteilten Dispensen in den Gemeinden und Regionen von Mund zu Mund. Paare in ähnlicher Konstellation berücksichtigten sie in ihrer Argumentation und gründeten darauf einen impliziten Anspruch (S. 349). Präzedenzfälle waren beim Gnadenerweis der Alptraum der kirchlichen Obrigkeit (S. 301 ff.); Advokaten sollten aus dem Verfahren unbedingt ferngehalten werden, zumindest in der strengen Diözese Brixen (S. 248 ff.).

Die aufgeklärte Monarchie unter Josef II. suchte die Macht der katholischen Kirche auch auf dem Gebiet des Eherechts zu beschneiden. Die Eheverbote sollten auf den ersten und zweiten Grad der Blutsverwandtschaft und Verschwägerung reduziert, Dispensen kostenlos gewährt, die römische Zentrale von den Dispensverfahren ausgeschlossen und die staatlichen Behörden eingeschaltet werden. Doch auf diesem sensiblen Feld wagte die Regierung keinen offenen Konflikt mit der Kirche, etwa durch Einführung der Zivilehe, sondern begnügte sich mit halbherzigen Verordnungen und Gesetzen. Daraus folgten in der Zeit von etwa 1780 bis 1815 zahllose Streitereien zwischen kirchlichen und staatlichen Stellen um Kompetenzen und Verfahrenswege – mit dem Ergebnis, dass es für die betroffenen Paare in dieser Zeit schwerer als sonst war, eine Dispens zu erhalten. Die ursprüngliche Intention der staatlichen Reformgesetze wurde so in ihr Gegenteil verkehrt (S. 99–157). Regierung und Verwaltung nahmen die josefinischen Neuerungen Schritt für Schritt zurück, und übergaben mit dem Konkordat 1855 die Zuständigkeit für das Eherecht weitestgehend wieder an die Kirche. Erst im Zuge der liberalen Reformen wurde 1870 eine „Notzivilehe" eingeführt, insbesondere für Personen, die keiner Religion angehörten. Diese Möglichkeit stand fortan auch bei Paaren im Raum, die Schwierigkeiten hatten, eine Dispens zu erlangen. In keinem der untersuchten Fälle kam es zu dem von der Kirche verabscheuten Schritt,

doch die Drohung damit konnte die katholische Obrigkeit im Einzelfall dazu bewegten, einem prominenten liberalen Politiker die Heirat mit seiner Nichte zu gestatten – also von dem stärksten überhaupt dispensierbaren Ehehindernis zu befreien (S. 320 ff.).

Bemerkenswert sind die erheblichen Unterschiede in der Dispenspraxis, die die Verfasserin zwischen verschiedenen Diözesen, ja sogar zwischen Teilgebieten eines Bistums feststellt. Auch im Zeitverlauf gab es deutliche Veränderungen; jedoch gingen diese keineswegs geradlinig zu einer immer liberaleren Handhabung der Eheverbote. Nicht nur der jeweilige Papst und Bischof, auch Dekane und Ortspfarrer hatten ihre eigene Sicht auf diese Problematik und beeinflussten durch Verständnis oder Strenge den Entscheidungsprozess. Regional ungleich verteilt war in der Bevölkerung die Neigung zur Heirat zwischen nahe Verwandten oder Verschwägerten, sogar in dem überschaubaren Untersuchungsgebiet. Während in vielen Teilen Tirols nur 1% der Brautpaare eine Dispens aus Rom zu erbitten hatten, waren es im Bregenzerwald 4% (S. 335 ff.). Umsichtig diskutiert Lanzinger die Ursachen und weist monokausale Erklärungen – etwa durch Erbrecht, Ehegüterrecht oder Sozial- und Wirtschaftsstruktur – zurück. Erst das Zusammenspiel von „Verwandtschaftslogik" und „Ehegüterlogik" erweist den spezifischen Sinn der Heirat im Nahbereich (S. 273 ff.). Ebenso wirkte sich die Verwaltungspraxis der kirchlichen und weltlichen Obrigkeiten aus, so dass im historischen Prozess unterschiedliche politische Kulturen entstanden. In manchen lokalen und regionalen Gesellschaften waren die Frauen und Männer eher als anderswo geneigt, dem kirchlichen „Gnadenparadigma der Dispensen ein Paradigma des Anspruchs entgegen zu setzen" – so Lanzingers These (S. 338).

Nur wenige Wünsche oder Einwände bleiben nach der Lektüre dieses großen Buches. Man mag bedauern, dass es nicht mehr über die – durch Patenschaft entstehende – „geistliche Verwandtschaft" sagt, obwohl diese der katholischen Kirche grundsätzlich ebenso als Ehehindernis galt wie Blutsverwandtschaft oder Schwägerschaft. – Eindrucksvoll belegt die Verfasserin, wie entschieden die Kirche das Eheverbot für Verschwägerte verteidigte – auch gegen die im 19. Jahrhundert mächtiger werdenden medizinisch-naturwissenschaftlichen Diskurse, die die Gefahr der „Entartung" nur beim Nachwuchs von Blutsverwandten sahen. Doch scheint sich dieser Kampf der Kirche auf das Feld der nahen Schwägerschaft beschränkt zu haben, jedenfalls in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Dass auf etwa hundert Dispensen im dritten und vierten Grad der Blutsverwandtschaft nur eine Handvoll Dispensen im dritten und vierten Grad der Schwägerschaft kamen, erklärt die Verfasserin vorsichtig mit „unterschiedlichen Aufmerksamkeitsökonomien" (S. 332 f.). Vielleicht kann man weitergehen und diesen Befund als Beweis dafür ansehen, dass entferntere Verschwägerung in der Regel nicht nur für die Heiratswilligen und ihre Umgebung in der Gemeinde (S. 73 ff.), sondern auch für die örtlichen

und höheren Geistlichen kein Gegenstand der Sorge war. Solche Verbindungen verzweigten sich über drei oder vier Generationen außerordentlich; sie waren offenbar im Wissen der befragten lokalen Gewährsleute kaum präsent, und die Pfarrer verwendeten nicht annähernd so viel Mühe darauf, sie anhand der Kirchenbücher aufzuspüren wie die Bande der Blutsverwandtschaft, die durch einfaches Verfolgen der Abstammung von den Eltern bis zu den Ururgroßeltern sichtbar wurden. – Die Tabellen 1 und 2 zeigen eindrucksvoll, wie sich innerhalb weniger Jahrzehnte das Dispensgeschehen wandelte. Noch deutlicher kämen die Veränderungen zum Ausdruck, wenn in jeder Zelle dieser Tabellen auch die absolute Zahl der Fälle sowie die Zeilen- und Spalten-Prozente ständen. So muss der Leser selbst errechnen, dass zum Beispiel die Erfolgsquote eines Dispensansuchens von Schwager und Schwägerin von 24% in der Zeit von 1831 bis 1846 auf 63% in den Jahren zwischen 1847 und 1862 stieg. – Nur wenige Angaben macht die Verfasserin zu den Kosten des Dispensverfahrens. Immerhin wird aus den Fallgeschichten deutlich, dass die Gebühren für wenig Begüterte, die nahe verwandt oder verschwägert waren, eine erhebliche Belastung waren (S. 241 f. Anm., 267 Anm.), während Vermögende locker erklärten, „dass man die Kosten nicht scheue" und „bezahlen werde, was gefordert wird" (S. 295 f.). Die Umrechnung der Gebühren in heutige Währung (S. 237 Anm.) ist allerdings angesichts der grundlegenden Verschiebungen im Preisgefüge weniger aussagekräftig als etwa ein Vergleich mit dem damaligen Gesindelohn.

Diese punktuellen Wünsche und Vorschläge sind sämtlich von geringer Bedeutung.[3] Was bleibt, ist der reiche Ertrag eines sorgfältig recherchierten, klar gegliederten und gut geschriebenen Buches.

Jürgen Schlumbohm

3 Noch weniger fällt die durchgehend irrtümliche Schreibweise des Namens von Johann David Michael*i*s ins Gewicht.

Florian Huber, Grenzkatholizismen. Religion, Raum und Nation in Tirol 1830–1848

(Schriften zur politischen Kommunikation 23), Göttingen: V&R Unipress 2016, 426 Seiten.

Florian Huber nimmt sich viel vor. Die theoretische Konzeption, die er in dem langen Einleitungskapitel (S. 11–57) vorstellt, ist darauf angelegt, vier Perspektiven in der gegenwärtigen Geschichtsschreibung zusammenzuführen. Erstens soll der beziehungsgeschichtliche Ansatz mit einem transnationalen gekoppelt werden, um die „immanente Transnationalität" (S. 35) im deutsch- und italienischsprachigen Kulturraum Tirol sichtbar zu machen. Im *religious turn*, in dem er sich verortet, will er zweitens die „kommunikationstheoretische Wende" (S. 47), die von der soziologisch geprägten Milieuforschung zu diskursanalytischen und medientheoretischen Ansätzen führe, aufnehmen, um dem „Formenwandel der Grenzkatholizismen Tirols hin zu öffentlichen Religionen" (S. 55) nachspüren zu können. Mittels einer „Mediengeschichte des Katholischen" soll drittens die „*institutionalisierte* Religion" in Gestalt der katholischen Kirche von den Grenzkatholizismen als „einer medial bedingten öffentlichen Religion" (S. 32) abgegrenzt und zugleich die Zusammenhänge zwischen beiden Formen von Religion aufgedeckt werden. Säkularisierung – ein von etlichen Wissenschaftsdisziplinen vielbeackertes, doch nach wie vor kontroverses Forschungsfeld – werde so als „Selbstbeobachtung und Selbstbeschreibung der Religion" und als „Beschreibung ihrer Umwelt" erfasst (S. 30). Die „regionalhistorische Entzweiung" der Tirol-Forschung in „zwei getrennte Wissenschaftskulturen" (S. 51), einer deutsch- und einer italienischsprachigen, soll viertens überwunden und der ‚methodische Nationalismus' der Nationalgeschichtsschreibung vermieden werden.

Mit diesem weiten Zugriff geht es dem Autor darum, die „vermeintlich exzeptionelle Katholizität Tirols" (S. 13), den vermeintlichen „tirolischen Sonderweg in die Moderne" (S. 14) zu dekonstruieren, indem für die Zeit zwischen 1830 und 1848 beobachtet wird, wie in „binnenkatholischen Ausbildungs- und Abgrenzungsprozessen" religiöse Öffentlichkeiten geschaffen werden, die sich weder von der Kirche noch vom Staat steuern ließen. Tirol nicht als ein religiöser Sonderfall, sondern seine Grenzkatholizismen sollen als „ein religionsgeschichtliches Europa *en miniature*" (S. 35) sichtbar gemacht werden, an dem sich „Politisierung, Medialisierung und Nationalisierung" von Religion (S. 326) beispielhaft studieren lasse. Mit dieser nicht-essentialistischen Betrachtung der Katholizität Tirols betrete er, so der Autor, eine *terra incognita* der Forschung (S. 14). Wird dieser hohe Anspruch eingelöst und, falls ja, wie? Dies soll nun an den neun Kapiteln des Buches erörtert werden.

Die ersten beiden Kapitel eignen sich nicht, die beanspruchte Originalität

zu prüfen. Im ersten wird die Konzeption des Buches erläutert, die sich zu den oben genannten vier Forschungspositionen verdichten lässt. Das zweite Kapitel arbeitet Grundlinien der Geschichte Tirols im Untersuchungszeitraum heraus. Hier wendet sich Huber gegen die Verlust- und Erfolgsgeschichten der „antagonistischen Historiographien" (S. 60) Deutschtirols und des Trentino. Er folgt der neueren Historiographie, die diese Trennung überwinden und die Entwicklungsprozesse sichtbar machen will, mit denen das Land Tirol im 19. Jahrhundert geformt worden ist. Das Geschichtsbild, das diese traditionskritische Geschichtsschreibung in den letzten Jahrzehnten entworfen hat, nimmt Huber auf und spitzt deren Aussage zu: „‚Tirol' wurde nach 1816 nicht restauriert, sondern schlichtweg neu geschaffen." (S. 63) Damit wendet er sich gegen alle Versuche, eine langlebige, politische Zäsuren überdauernde Tiroler „Identität" zu konstruieren. Die Entstehung des „modernen Tirol" in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts versteht Huber als einen Prozess der „Provinzialisierung", der von „Deprovinzialisierung" oder „Entgrenzungen" (S. 90 ff.) begleitet worden sei. Er begreift dieses Ineinander von Provinzialisierung und Ausbrüchen daraus als „Vormärzliche Paradoxien Trentino-Tirols" (S. 59). Man darf hier von einem Begriffsüberschuss sprechen, der die Lektüre nicht vereinfacht.

Zentral ist in Hubers Analyse der Geschichte Tirols ein vierdimensionaler Prozess von „Provinzialisierung". Die politische Dimension kennzeichnet er als administrative „Entmachtung und Vereinheitlichung" durch „gesamtstaatliche Nivellierung" (S. 63). Dieser Prozess von Verstaatlichung – man hat auch vom Vorrücken des Staates in die Fläche gesprochen – vollzog sich in unterschiedlichen Formen überall in Europa. Hier wäre zu prüfen, wo Tirol sich in das Übliche einfügt und wo Spezifika vorliegen. Eine zweite Dimension, die wirtschaftliche, definiert Huber als „Peripherisierung" (S. 69). Die kulturelle Dimension fasst er unter „Domestizierung der Gesellschaft" (S. 71). Mit dieser zu Missverständnissen einladenden Bezeichnung wird die Bedeutung der Zensur für das kulturelle und insbesondere das religiöse Leben in Tirol angesprochen. Da die Zensur den medialen Aufschwung jedoch nicht verhindern konnte – dessen Analyse gehört zu den wichtigsten Leistungen des Buches –, führt der Begriff Domestizierung, wie man ihn üblicherweise verwendet, in die Irre. Die Akteure in der Medienlandschaft Tirol ließen sich nicht domestizieren. Eine vierte Dimension – die „religiös-kirchliche Provinzialisierung" (S. 78 ff.) – sieht Huber im Vordringen des Staatskirchentums, zu erkennen etwa an den Ordensgründungen, der Wiedereröffnung des Priesterseminars in Brixen oder der weltlichen Zensur von Hirtenbriefen, an kirchlichen Mitteilungen an den Klerus oder auch von Predigten. Schließlich wird unter „Entgrenzungen" (im Sinne von Deprovinzialisierung) das steigende Selbstbewusstsein der Tiroler Führungsschichten und vor allem das Entstehen neuer Medien thematisiert. All diese Bereiche werden in dem Überblickskapitel zwei vorrangig durch eine Reinterpretation der Fachliteratur erschlossen, so dass man die ersten beiden

Kapitel als theoretisch-konzeptionelle und als thematische Einführung verstehen darf. Allerdings eine Einführung, die gespickt ist mit kräftigen Thesen, die nicht selten über den Forschungsstand hinausgehen. So etwa, wenn die Erstarkung des Katholizismus in den 1840er Jahren als „transnationaler *catholic turn*" bezeichnet wird, der als „medialer Treibriemen" den „Zugriff des Zentralstaats brüchig werden ließ" (S. 92). Die eigenständige Quellenarbeit – sie ist sehr umfangreich; das Quellenverzeichnis nennt 17 Archive und Bibliotheken – beginnt auf Seite 95 mit dem dritten Kapitel, das 1837 mit der Zillertaler Ausweisung der Protestanten als Tiroler „Normaljahr" (S. 95) deutet.

Die detaillierte Analyse, wie die Zillertaler Glaubensgemeinschaft durch eine Vielzahl von Akteuren mit Bedeutung aufgeladen wurde, zeigt die Leistungskraft des Forschungsansatzes, den Huber gewählt hat. Aus religiöser Nonkonformität, die lange von Staat und Kirche still toleriert worden ist, ging ein „europäisches Medienereignis" (S. 110) hervor, in das sich weitere Akteure wie der Tiroler Ständische Kongress einschalteten. Außenbeobachtung stimulierte die Binnenbeobachtung, protestantische und katholische Erzählungen standen sich gegenüber und erzeugten neue Eindeutigkeiten, Katholizismus und Antikatholizismus wurden politisiert, die Trennlinien zwischen deutschen und italienischen Katholiken wurden schärfer, auf staatlicher Seite vermengten sich diese Entwicklungen mit Revolutionsfurcht, die Kirche reagierte mit denunziatorischer Semantik und einer „pastoralen Verdichtung im Zillertal" (S. 159). Auch hier neigt der Autor dazu, seine vorzügliche Analyse sprachlich unnötig zu dramatisieren und den Assoziationen seiner Leser auszuliefern, wenn er vom religiösen bzw. politischen „Ausnahmezustand" (S. 158) schreibt oder das „staatskirchliche Netzwerk" „nachgerade operettenhaft" (S. 111) nennt.

Einen weiteren Quellenfundus erschließt Huber für sein Thema, wenn er im Kapitel vier „Religiöse Ethnographien" die Semantik und die Medialität der Landesbeschreibungen der Priester Gioseffo Pinamonti und Beda Weber untersucht. Er erkennt in ihnen gegensätzliche, aber doch aufeinander bezogene „Kronzeugen einer *Geteilten Geschichte* des vormärzlichen Tirol" (S. 176): „gesellschaftliche Selbstbeschreibungen", die „religiöse, räumliche und nationale Zielvorstellungen amalgamierten und als mehrdimensionale Identitätsentwürfe präsentierten" (S. 177). Was diese Zitate nur abstrakt umschreiben, wird in quellennaher Analyse präzise ausgeführt. Hier wird deutlich, wie konkurrierende nationale Selbstbilder geschaffen werden.

Die Kapitel fünf bis sieben – ihre Titel lauten „Mediale Aufbrüche"; „Ersatzöffentlichkeiten: Religiöse Kommunikation im Trentino"; „Sängerkriege: Die frühen Kulturkämpfe Tirols" – sind eng aufeinander bezogen. Sie untersuchen an unterschiedlichen Objekten, wie die Medialisierung die religiöse Landschaft Tirols verändert hat. Huber nennt es „Umschaltung von der passiven zu einer aktiven religiösen Öffentlichkeit" (S. 195). Der deutschsprachige Katholizismus sei mit dem Erscheinen der *Katholischen Blätter aus Tirol* seit 1843 zur „öf-

fentlichen“ Religion geworden. Die Gründung der Zeitschrift gelang, weil sie der Fürstbischof von Brixen unterstützte, doch sie ließ sich nicht an kirchliche oder staatliche Direktiven binden. In der Habsburgermonarchie erhielt sie eine Monopolstellung und sie wirkte über Tirol hinaus. In der Zeitschrift wurde die Figur des *Pastor bonus* entworfen und medial verbreitet. Diese mediale Figur habe den „ultramontan disziplinierten Kleriker“ (S. 210) vorweggenommen. Erst jetzt sei die „exklusive, verräumlichte Katholizität“ (S. 218) entstanden, die Tirol bereits ab den 1830er Jahren in der Fremdwahrnehmung zugeschrieben worden ist. Zu dieser „Konfessionalisierung der Region“ (S. 216) trug auch die katholische Statistik bei, die von den *Katholischen Blättern* verbreitet wurde. Der italienischsprachige Katholizismus verfügte nicht über diese Medien, was die Tiroler Landesteile bereits seit 1843 kommunikativ entkoppelt habe. In der bisherigen Forschung ist diese Trennung auf die Revolution 1848 datiert worden. Daß sie nun eine neue Breitenwirkung erhielt, würde wohl auch Huber nicht bestreiten.

Die Entwicklung im Trentino fasst er unter „Ersatzöffentlichkeiten“ und „Ersatzmedien“ (Kapitel sechs). Da eine Zeitschriftengründung nicht gelang, haben andere Formen von Literatur und wissenschaftliche Organisation eine Ersatzfunktion übernommen. Wichtig wurden vor allem der ab 1840 in Trient erscheinende *Giornale agrario* und die *Academia degli Agiati* in Rovereto. Schon seit 1812 habe diese Gelehrtenversammlung ihren früheren Anspruch, die Sprachgrenze zu übergreifen, aufgegeben. Sie wurden im Vormärz „italienischer und trentinischer“ (S. 243) und wandelte sich zu einer „protopolitischen Vereinigung in risorgimentaler Absicht“ (S. 245). In den Vorträgen der Gelehrtenversammlung, deren wissenschaftlicher Anspruch abgesunken sei, wurde wie in Deutschtirol ein bestimmter Priestertypus entworfen. Ihr Ideal war jedoch nicht ultramontan, sondern liberalkatholisch ausgerichtet. „Katholizismus als gesellschaftliches Rückgrat, als Faktor des Fortschritts und der moralischen Vervollkommnung – dies waren die diskursiven Basiselemente der religiösen Kommunikation der ‚Agiati‘ vor 1848.“ (S. 259) Die Akademie sei zur „Arena nationaler und religiös begründeter Selbstfindung in neoguelfischer Ausrichtung“ (S. 261) geworden. Ob sie allerdings eine „kulturell-intellektuelle Hegemonie“ (S. 261) errang, bedarf wohl doch noch weiterer Untersuchungen. Doch dass in der Akademie und im *Giornale agrario* mit unterschiedlichen Argumentationen der Raum als italienisch kulturnational bestimmt wurde, zeigt Huber überzeugend. Sein Fazit lautet: Religion sei im Trentino durch diese „Ersatzöffentlichkeiten“ öffentlich geworden.

Den „Sängerkrieg“, der Ende 1843 durch einen Artikel der Augsburger *Allgemeinen Zeitung* über die Tiroler Literaturproduktion ausgelöst worden war, entschlüsselt Huber als eine „regionale Ausprägung der frühen europäischen Kulturkämpfe“ (S. 277). Was transnational im damaligen Tirol bedeuten konnte, wird hier besonders deutlich. Huber zeigt, wie der „Sängerkrieg“ in

den europäischen Antijesuitismus des 19. Jahrhunderts einzuordnen ist, indem er die politische Lyrik nach 1840 untersucht. Jesuiten wurden als „Feinde Tirols und der deutschen Nation insgesamt" (S. 284) gebrandmarkt. Sie standen für alles, was Liberale verurteilten, nicht zuletzt für Ultramontanismus. Wie öffentlich der Sängerkrieg war, lässt sich nicht definitiv beantworten. Er blieb, so Huber, sozial und räumlich begrenzt. Sein Zentrum waren die größeren Städte. Er spricht deshalb von einer Teilöffentlichkeit. Künftige Liberalismusstudien sollten dies aufnehmen. Ihnen bietet Huber wichtige Anstöße, indem er zeigt, wie Liberale im Sängerkrieg ihre spezifische Katholizität begründeten und wie ihre katholischen Gegner sie aus dem Katholizismus auszuschließen suchten. Liberal versus katholisch, deutsch versus italienisch, so wurden nun die innerkatholischen Grenzlinien innerhalb Tirols ausgeflaggt. Wie das semantisch geschah, analysiert Huber eingehend.

Im Kapitel acht wird die Analyse der „katholischen Entzweiung in getrennte ‚Deutungswelten'" (S. 316) fortgeführt, indem der liberalkatholische Trentiner Kult um Pius IX. betrachtet wird. Er wurde zum „Sinnbild einer *Italianità*", die Kirche und Religion ebenso einschloss wie das Trentino. Im deutschsprachigen Tirol hingegen entwickelte sich eine andere Vorstellung von Glaubenseinheit. In ihr dominierte der Protestantismus als feindliches Gegenüber. So wurden, wie Huber in diesem kurzen Kapitel zeigt, das zu detaillierteren Studien einlädt, „Glaubenseinheit" und „Pio Nono" zu „Signaturen zweier unterschiedlicher Katholizismen" (S. 323). Ein abschließendes neuntes Kapitel unter der Überschrift „Grenzkatholizismen als öffentliche Religion" bietet eine Bilanz der Ergebnisse und einen Ausblick auf die weitere Entwicklung, vor allem auf die Revolution, deren Bedeutung für den religiösen Formwandel er herabstuft.

Ob Florian Hubers pointierte Deutungen der Entwicklungen in Tirol der künftigen Forschung in allem standhalten werden, wird sich zeigen. Dass sie seine Impulse aufnimmt und sich mit ihnen auseinandersetzt, ist zu hoffen. Sein Buch bietet aber Anregungen weit über den Tiroler Raum hinaus. Wer sich mit den Themen Nationsbildung und Nationalisierung, Religion und Kirche, Öffentlichkeit und Medien, Politisierung vor der Entstehung organisierter politischer Parteien im Europa der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts beschäftig, sollte dieses Werk nicht übersehen. Dies gilt auch für diejenigen, die sich mit den theoretischen Ansätzen der Beziehungsgeschichte und der transnationalen Geschichte befassen. Sie erhalten hier ein Angebot, das Empirie und theoretische Reflexion verbindet. Man muss dem thesenfreudigen Autor nicht in allem zustimmen, um anzuerkennen: ein wichtiges Buch, das über die Tiroler Landesgeschichte hinaus rezipiert werden sollte.

Dieter Langewiesche

Wolfram Siemann, Metternich. Stratege und Visionär

München: C.H. Beck 2106, 983 Seiten.

Kaum ein Staatsmann des 19. Jahrhunderts wird in den verschiedenen nationalen Geschichtswissenschaften so kontrovers dargestellt wie Klemens Wenzel Graf (seit 1813 Fürst) Metternich. Während er insbesondere in der angelsächsischen wissenschaftlichen Literatur als vorausschauender, ausgleichender und den Frieden sichernder Diplomat in einem europäischen Kontext gezeichnet wird[1], beurteilt die deutschsprachige Historiographie seine politischen Grundsätze und Handlungsweise in der kleindeutsch-preußischen Tradition eines Heinrich von Treitschke vielfach als reaktionär, antinational und identifiziert ihn als Anhänger des Absolutismus. Hier ist in erster Linie die umfassende Biographie von Heinrich von Srbik von 1925/54 zu nennen, die im deutschsprachigen Raum (bisher) als umfassendstes Standard- und Grundlagenwerk galt.

In den letzten Jahren ist dieses negative Metternichbild – Hand in Hand mit einer Neubewertung des Wiener Kongresses und der so genannten Restaurationsära – allerdings einer weitgehenden Revision unterzogen worden. Quellenstudien und ein Perspektivenwechsel, der die Akteure vor ihrem eigenen Zeithorizont ernst nimmt und nicht aus der Sichtweise *ex post* Urteile fällt, haben die zukunftsweisenden politischen Entscheidungen jener Epoche sichtbar gemacht: So erscheint der Wiener Kongress nicht (mehr) als eine diplomatische Zusammenkunft zur Restauration der von Napoleon depossedierten Herrscher. Vielmehr tritt der Charakter der politischen Neuordnung des Kontinents nach 20 Jahren Krieg deutlich hervor. Das Konzert der Mächte, das erstmals eine enge staatliche Kooperation innerhalb Europas bedeutete, wird in seiner Bedeutung in Hinblick auf Friedenssicherung und Konfliktmanagement gewürdigt. Revolutionen, die 1820, 1830 und 1848 den Kontinent erschütterten, werden nun auch vor dem Erfahrungshintergrund der damaligen Akteure nicht primär als politische, sondern als soziale Aufstände in der Tradition der Französischen Revolution und der nachfolgenden Kriege interpretiert.

Auch Wolfram Siemann schließt sich dieser Neubewertung der Ära zwischen dem Ende der Napoleonischen Kriege und der Revolution von 1848 an. Nach seiner 2010 erschienenen Kurzbiographie des österreichischen Außenministers und späteren Staatskanzlers legt er nun eine umfassende Lebensbeschreibung Metternichs auf beinahe 1.000 Seiten vor. Die Arbeit fußt auf jahrelanger akribischer Recherchetätigkeit in verschiedenen Archiven in der Tschechischen Republik und in Österreich. Dabei wurden auch Bestände gesichtet und aus-

1 Vgl. z. B. Henry Kissinger, A World Restored: Metternich, Castlereagh and the Problems of Peace 1812–22, Boston 1957; Paul W. Schroeder, Metternich's Diplomacy at its Zenith: 1820–1823, Austin 1962.

gewertet, die bisher bei der Beschreibung und Beurteilung von Metternichs Politik und Leben nicht berücksichtigt wurden.

Die Biographie spannt ein weites Koordinatennetz auf, um die Person Metternichs historisch und geographisch als europäischen Politiker und Staatsmann zu verorten. So beginnt die Darstellung nicht etwa mit der Kindheit des Protagonisten, sondern mit einem umfangreichen Kapitel über die Herkunft und den sozialen Aufstieg der Familie. Das traditionelle Selbstverständnis einer Adelsfamilie aus dem Rheingebiet wird in den Ausführungen Siemanns ebenso deutlich wie die Verbindungen, welche die Dynastie mit dem Wiener Kaiserhof pflegte und die letztlich für das Wirken Metternichs in der Haupt- und Residenzstadt der Habsburgermonarchie verantwortlich waren.

Kindheit und Jugend des jungen Metternich waren gekennzeichnet durch das Gedankengut der Aufklärung, das nicht nur von seinen Eltern gepflegt, sondern auch durch Hauslehrer vermittelt wurde. Der Ausbruch der Französischen Revolution unterbrach die Studienzeit in Straßburg, doch setzte sich Metternich intensiv mit den Ideen und Vorstellungen der Jakobiner auseinander, weil sich sein eigener Hauslehrer der Revolution anschloss. Die Napoleonischen Kriege vertrieben die Familie Metternich nicht nur aus Straßburg und Brüssel, wo der Vater Franz Georg Graf von Metternich als Minister für das Haus Habsburg tätig gewesen war, sondern raubten der Familie auch die Besitzungen in den Rheinlanden. Die daraus resultierenden finanziellen Kalamitäten belasteten die Familie über Jahrzehnte.

Prägend für den jungen Metternich war jedoch nicht nur die Französische Revolution, sondern auch eine Reise nach England im Jahr 1794. Er hielt sich rund vier Monate auf der Insel auf und nutzte diese Zeit, um das englische, historisch gewachsene Verfassungssystem zu studieren, Parlamentssitzungen beizuwohnen und sich mit Edmund Burkes vielbeachteter Schrift *Reflections on the Revolution in France* auseinander zu setzen.

Die politische Denkweise und die politischen Maximen Metternichs, so legt Siemann dar, wurden in diesen Jahren maßgeblich geformt: Seine politische Sozialisation erfolgte in den Strukturen des Alten Reichs, die Metternichs selbst waren Reichsfürsten. Seine universitären Lehrer betonten die evolutionäre Entwicklung des Rechts und der politischen Zustände. Ein Beharren auf dem positiven Recht und die Ablehnung jeglichen Umsturzes bestehender Verhältnisse spiegelt sich auch im Motto der Familie Metternich: „Kraft durch Recht".

Seine diplomatische Laufbahn führte Metternich über Dresden und Berlin nach Paris, wo er die Möglichkeit hatte, seinen Widersacher Napoleon persönlich kennenzulernen. Als Leiter der österreichischen Außenpolitik initiierte er ab 1809 einen politischen Richtungswechsel hin zur Kooperation mit dem Kaiser der Franzosen, der in der Eheschließung des Korsen mit der habsburgischen Kaisertochter Marie Louise gipfelte. Diese klassische, in der historischen

Literatur viel diskutierte[2] Appeasement-Politik war der ruinösen Situation Österreichs nach vier Niederlagen gegen Napoleon geschuldet und endete nach dem Debakel des Korsen im Russland-Feldzug mit dem Beitritt Österreichs zur Sechsten Koalition. In den rund zweieinhalb Jahren zwischen dem Sommer 1813 und dem Abschluss des Zweiten Pariser Friedens am 20. November 1815 fungierte Metternich – folgt man Siemann – tatsächlich als „Kutscher Europas": Er war aufgrund seiner Kenntnisse des Charakters des Korsen maßgeblich am Sturz Napoleons beteiligt und führte die alliierten Mächte nach Paris. Später fungierte er als Vermittler und Ideengeber während des Wiener Kongresses, er war – gemeinsam mit dem britischen Außenminister Castlereagh – der Gründer des Europäischen Mächtekonzerts.

Dieser für die europäische Geschichte entscheidenden Ära widmet der Autor den verhältnismäßig breitesten Raum der Biographie. Doch auch andere, bisher wenig beachtete Aspekte der Persönlichkeit Metternichs, werden hier teilweise erstmals analysiert. Metternich und die Frauen ist ein Thema, an dem sich bereits zahlreiche Autor/innen, häufig in Boulevardmanier und in kleinbürgerlichem Geiste, abgearbeitet haben. Siemann zeigt Metternich als „Frauenversteher", der verschiedene Arten von Liebe – die sich keineswegs gegenseitig ausschlossen – kannte. Er hatte zahlreiche bedeutungslose Affären, einige intensive Liebesbeziehungen und war dennoch ein Familienmensch, der eine Ehefrau an seiner Seite brauchte. Metternich korrespondierte und verkehrte mit einigen der intelligentesten und geistreichsten Frauen seiner Zeit und nahm diese als Gesprächspartnerinnen ernst.

Ernst nahm Metternich auch wirtschaftliche Fragen, mit denen er sich Zeit seines Lebens intensiv auseinandersetzte. Als Privatmann sanierte er das Familienvermögen, ersann innovative Vermarktungsstrategien für den auf seinen Gütern produzierten Wein und leitete eine Eisenhütte mit angeschlossener Metallgießerei und mechanischen Werkstätten. Als habsburgischer Minister legte er immer wieder Pläne zur wirtschaftlichen Modernisierung der Monarchie vor und plädierte im Sinne Friedrich Lists für die Aufhebung von Zollschranken im Deutschen Bund. Als reformorientiert erwies sich Metternich auch in Hinblick auf die inneren Strukturen der Habsburgermonarchie. Mehrfach legte er dem Kaiser Pläne zu einer Reorganisation des Staatswesens vor, die den Zusammenhalt zwischen den einzelnen Ländern stärken und die historischen Rechte der Nationalitäten wahren sollte.

Siemann zeigt darüber hinaus deutlich, welchen innenpolitischen Hürden sich Metternich ab 1835, nach dem Tod des ihm stets loyalen Kaisers Franz, gegenüber sah: Angefeindet vom Wiener Hof und den böhmischen Aristokraten wurde er 1836 entmachtet und sein Wirkungskreis auf die außenpolitischen Agenden beschränkt. In diesem Bereich versuchte er weiterhin, Ruhe und Frie-

2 Vgl. dazu zuletzt Munro Price, Napoleon. Der Untergang, München 2015, S. 99–101.

den in Europa zu wahren, den gewaltsamen Umsturz traditioneller und daher auf positivem Recht gründender Regierungen zu verhindern und die Kooperation zwischen den europäischen Mächten aufrecht zu erhalten. Dabei heiligte ihm der Zweck die Mittel, die neben militärischen Interventionen im Ausland in Zensur und Überwachung im Deutschen Bund bestanden. Siemann zeigt allerdings deutlich, dass diese Maßnahmen nicht von Metternich alleine gefordert, beschlossen und umgesetzt wurden, sondern dass, im Gegenteil, ein breiter Konsens sowohl in Hinblick auf die Notwendigkeit von Interventionen als auch von Überwachungsmaßnahmen angesichts von Revolutionen und Terrorgefahr bestand.

Das Ziel Siemanns ist eine Neubewertung der Person und Politik Metternichs. Und tatsächlich bietet das Buch zahlreiche neue Erkenntnisse in Hinblick auf den persönlichen Werdegang und die häufig kontrovers diskutierten politischen Entscheidungen des österreichischen Staatsmanns. Er rückt damit aus der Ecke des „Reaktionärs", des „Absolutisten" und des Lebemanns und erscheint als konservativer Staatsmann, der sein politisches Verständnis an den Strukturen des Alten Reichs geschulte hatte, in seiner Jugend in engstem Kontakt mit Jakobinern gestanden war und dessen persönliche Erfahrung der Napoleonischen Kriege auch sein späteres politisches Handeln massiv beeinflusste. Als Stratege plante er sein politisches Vorgehen vor diesem Hintergrund, als Visionär stand er von ihm als zweckmäßig erachteten Reformen positiv gegenüber.

Die einseitige Darstellung und der üble Ruf, der Metternich in der deutschsprachigen Historiographie lange Zeit anhaftete, ist nach der Lektüre der Biographie Siemanns, der hier ein Standardwerk geschaffen hat, nicht mehr aufrecht zu erhalten. Denn wie der spitzzüngige Georg Friedrich Lichtenberg bereits Ende des 18. Jahrhunderts feststellte: „Ich habe immer gefunden, die sogenannten schlechten Leute gewinnen, wenn man sie genauer kennenlernt."

Karin Schneider

Martin Aust/Frithjof Benjamin Schenk (Hg.), Imperial Subjects. Autobiographische Praxis in den Vielvölkerreichen der Romanovs, Habsburger und Osmanen im 19. und frühen 20. Jahrhundert

(Imperial Subjects. Autobiographik und Biographik im imperialen Kontext 1), Köln/Weimar/Wien: Böhlau 2015, 505 Seiten.

Die seit mindestens zweieinhalb Jahrzehnten merkliche Fokussierung wissenschaftlicher Forschung auf den komplexen Untersuchungsgegenstand *Imperien* liegt wohl zu einem Gutteil in der Neuordnung der politischen Systeme nach 1989/91 und im Überdenken des Nationalstaates als Ordnungskonzept begrün-

det. Zahlreiche Tagungen, Diskussionen in diversen Foren und Publikationen geben davon beredt Zeugnis. Dass dabei allerdings der Blickwinkel auf die Untertanen gerichtet wird bzw. die Perspektive einer möglichen Betrachtung gar von dieser Ebene ihren Ausgang nimmt, ist – wie die Herausgeber des Bandes zurecht anmerken – vergleichsweise neu. Die Feststellung, dass „Schreiben über die eigene Vergangenheit ein von gegenwärtigen Bedingungen und Zielen unmittelbar beeinflusster Prozess" ist (Carla Cordin, S. 176), vermag auf den ersten Blick wenig Neues in der Tiefe (auto-)biographischer Quellen zu bergen. Erweitert man jedoch diese Aussage mit der Vorstellung von Erinnerung als einem komplexen „Akt sozialer Kommunikation", wie das einleitend Volker Depkat in seinem theoretischen Beitrag verdichtet, gibt das dem breiten Forschungsfeld eine entscheidende Perspektive mit. So formulieren denn auch die Herausgeber dieses ersten Bandes einer intendierten losen Reihe (*Imperial Subjects. Autobiographik und Biographik im imperialen Kontext*) das Ziel, damit einerseits Lebenswege wie Biographien dieser *Imperial Subjects* aufzuzeigen und ebendiese andererseits über die verschiedenen Diskurse der Selbstbeschreibung als auch -verortung in den Kontext des Vergangenen einzuordnen (S. 9). Ein zentraler Mehrwert im Erkenntnisgewinn liegt dabei im Vergleich der ins Blickfeld gerückten imperialen Räume.

Der Band gliedert sich – nach einer methodischen Klammersetzung durch den Beitrag von Volker Depkat – in fünf summierende Kapitel, die ihrerseits eine thematische Gliederung der Fallstudien vornehmen: *Autobiographik und Biographik in imperialen Kontexten. Eine Bestandsaufnahme*; *Das imperial Ich zwischen Dienst und Profession*; *Ich-Suche an der imperialen Peripherie; Autobiographik imperial – transimperial – national*; *Autobiographik nach dem Zerfall der Reiche*. Drei Imperien, das Habsburgerreich, das Osmanische und das Russische Reich werden darin aus bzw. über die (Auto-)Biographik ihrer Eliten mit einem zeitlichen Schwerpunkt auf dem Langen 19. Jahrhundert fokussiert.

Im Verlauf der Vorüberlegungen zu diesem Vorhaben hatte sich für die Herausgeber herausgestellt, dass die grundlegende Frage nach Rezeption und Aneignung imperialer Konzepte einer propagierten Identität durch die (sie streckenweise mittragenden und mitpropagierenden) Eliten bislang (aus deren eigenem Standpunkt heraus) nur wenig untersucht wurde (S. 12 ff.). Zudem lässt sich dadurch auch ein Maß an die tatsächliche Wirkmächtigkeit sowie die Reichweite ebensolcher imperialer Identifikationsangebote anlegen, das zugleich Gestaltungswillen und letztlich reale Gestaltungsmöglichkeiten seiner Protagonisten auslotet (S. 34). Auch wenn die Feststellung von Volker Depkat, dass Identität „kein Ding an sich" sei (S. 43), sondern eine aus einer Vielzahl unterschiedlicher Prozesse hervorgegangene Konstruktion, zunächst etwas platt daher kommt, so zeigen doch die einzelnen Beiträge deutlich auf, welche Möglichkeiten in diesen Quellen liegen.

Besonders aufschlussreich ist in dieser Zusammenschau die Gegensätzlichkeit

der dargestellten Eliten in ihrer jeweiligen imperialen Verortung. Einerseits zeigt sich der distinkte Habitus von staatloyalen Beamten, der sich „aus der Macht der Institutionen, die ihnen von den obersten Instanzen, Kaiser und Staat, gegeben wurden", speist (Nora Mengel, S. 154). Im Übergang skizziert Carla Cordin die teilweise Distanziertheit privat organisierter Juristen des späten Zarenreiches, die zwar mit dem und in dem System arbeiten, aber eingeschlagene Reformwege – auch wenn diese von der Staatsmacht längst nicht mehr getragen werden – weiterhin zu beschreiten versuchen, und sei es nur in der Erinnerung daran. Andererseits stehen diesem Bild Eliten gegenüber, die sich oftmals nur am Rande der imperialen Identitätsangebote verorten lassen und trotz dessen eine gewisse Loyalität gegenüber dem Staat aufbringen oder sich völlig davon ausgeschlossen wiederfinden (Beiträge von Jens Herlth und Alexis Hofmeister). Letztere gründen etwa als unmittelbare Konsequenz eines traumatischen Identitätsverlustes – wie am Beispiel der Armenier des Osmanischen Reiches nach 1915 – in der darauf bezogenen autobiographischen Literatur eines bewussten Nicht-Vergessens just ein ebenso gemeinsames wie in der Folge zentrales Erinnerungsfeld für die Diaspora (Beitrag Elke Hartmann).

Die sichtbare Stärke dieses Sammelbandes liegt – abseits der Einzelbeiträge, die für sich jeweils wichtige Einsichten eröffnen – vor allem im methodisch-theoretischen Fokus der gemeinsamen durch die Herausgeber eingeforderten Forschungsfrage. Naturgemäß kann der Vergleich in einem Band wie dem vorliegenden, der im Wesentlichen auf zwei internationalen Tagungen beruht, vorerst nur über die ausführliche Diskussion (und Rezeption) seiner Einzelbeiträge stattfinden. Das haben Martin Aust und Frithjof Benjamin Schenk hier mit Erfolg bewiesen und damit einen bemerkenswerten Eckstein für die Imperienforschung aufgerichtet, an dessen Gesamtstruktur jedenfalls (auch in der angekündigten Reihe bzw. ihrer Fortsetzung) weiter gebaut werden sollte.

Kurt Scharr

Hans Heiss/Rudolf Holzer, Sepp Innerkofler. Bergsteiger, Tourismuspionier, Held, hg. gem. mit Hotel Dolomitenhof, Sexten/Fischleintal

Wien/Bozen: Folio 2015, 128 Seiten, zahlreiche Farbabbildungen.

Sepp Innerkofler war bereits zeit seines Lebens ein weit über die Grenzen Tirols hinaus bekannter Bergführer und Gastwirt. 1915 fiel er als hochdekorierter k. k. Standschütze an der Dolomitenfront. Anlässlich seines 100. Todestages gaben seine Nachfahren Anstoß zu einem Buch, in dem sich zwei renommierte Südtiroler Autoren Innerkoflers Person auf unterschiedliche Weise zu nähern versuchen.

Zuerst zeichnet Hans Heiss, stellvertretender Direktor des Südtiroler Landesarchivs, derzeit Abgeordneter im Südtiroler Landtag und Experte für die Tourismusgeschichte der Alpen, Innerkoflers Bedeutung für die Entwicklung des Fremdenverkehrs im Hochpustertal, seiner Heimatregion, nach. Dazu beschreibt er zunächst das Aufkommen des Tourismus in Tirol als wirtschaftliche Alternative zur Krise der Landwirtschaft ab den 1880er Jahren. Im Vergleich zu anderen Tälern sei das Hochpustertal damals eine touristische Vorreiterregion gewesen, die wegen ihrer landschaftlichen Attraktivität, ihrer Erreichbarkeit (Eisenbahn), ihrer touristischen Grundqualifikation (Tradition des Bäderwesens) und der Risikobereitschaft von Neueinsteigern um 1900 eine Hochkonjunktur erlebte. In diesem Kontext charakterisiert er Innerkofler treffend als einen dieser Neueinsteiger, die durch ihre lukrative Tätigkeit als Bergführer Kapital erwirtschafteten und damit auch im gastronomischen Bereich Fuß fassten. In Zusammenhang mit Innerkoflers unternehmerischem Erfolg, der auch zu Konflikten mit dem lokalen Establishment führte, betont Heiss die Bedeutung seiner Ehefrau Maria, die mit ihrer Gastronomie-Erfahrung das nötige Knowhow für das Gaststättengewerbe mitgebracht habe.

Im Gegensatz zu Heiss versucht der zweite Autor Rudolf Holzer, Chronist der Gemeinde Sexten, in der Tradition der Heimatbücher[1] eine ganzheitliche Lebensbeschreibung zu geben. Aufgrund seines profunden Wissens über die lokalhistorischen Gegebenheiten gelingt ihm eine umfangreiche, detaillierte Darstellung, illustriert mit bisher unveröffentlichten Fotografien, wie sie zu Innerkofler bislang nicht vorlag. Holzer verwebt dabei als empathischer Erzähler mündlich Überliefertes, aufbewahrte Dokumente aus dem Nachlass Innerkoflers und zur Verfügung stehende Literatur zu einer lebendigen, abwechslungsreichen Geschichte, die in einer bisweilen anekdotisch-positivistischen Diktion gehalten sowie mitunter mit direkten Reden durchsetzt ist und der traditionellen Erzählung über Innerkofler folgt: An die schwärmerische Beschreibung von Kindheit und Jugend schließt die des Werdegangs vom berühmten Bergsteiger und -führer bis hin zum Aufstieg als Hotelier an. In Zusammenhang mit Innerkoflers touristischer Karriere geht Holzer auf die Rivalität zwischen diesem und der touristischen Lokalgröße, Postwirt Carl Stemberger, ein, die Heiss ebenfalls ausführt. Holzer akzentuiert Innerkoflers Innovationsgeist und betont seine Relevanz für die infrastrukturelle Entwicklung Sextens. Dafür wird, wie auch bei Heiss, der Streit zwischen Innerkofler und den Bergführern des Alpenseehotels, nur kurz gestreift. Dieser zeigt, dass der Deutsche und Österreichische Alpenverein Innerkofler etwa durch die kontinuierliche Verpachtung der einträglichen Drei-Zinnen-Hütte protegierte.[2] Die touristische Kundschaft förderte Innerkoflers sozioökonomischen Aufstieg ebenfalls durch

1 Vgl. Mathias Beer (Hg.), Das Heimatbuch. Geschichte, Methodik, Wirkung, Göttingen 2010.
2 Alpenvereinsarchiv Südtirol Bozen, SE/17/131, 252, 267, 277–278, 508, 529, 530, 534, 538 und 543.

„Begünstigungen" (S. 37). Welche das waren, erörtert Holzer allerdings nicht. Es ist anzunehmen, dass ihr Einfluss nicht unerheblich war, denn schließlich verhalfen sie ihm erst durch Berichte in alpinistischen Fachzeitschriften und Tageszeitungen zu seinem Image als „1. Dolomitenführer" (S. 46).

Die Geschichte über Innerkoflers Einsatz als Standschützen-Patrouillenführer im Ersten Weltkrieg ist wohl der bekannteste Teil seiner Biografie. In der Zwischenkriegszeit ausgeformt[3], wird sie bis heute weitertradiert[4] und besitzt daher einen festen Platz im gruppenkohäsiven Gedächtnis der Tiroler Gesellschaft. Holzer greift auf diese identitätsstiftende Meistererzählung in ihrer altbekannten Konfiguration zurück, die nach der Schilderung einer Reihe von erfolgreichen Aufklärungs- und Kampfpatrouillen im für Innerkofler tödlichen Angriff auf den von den Italienern besetzten Paternkofel Anfang Juli 1915 kulminiert. Die genaueren Todesumstände sind bis heute nicht geklärt. Holzer führt knapp die bekanntesten, vermuteten Todesursachen aus: Er sei entweder durch einen italienischen Kopfschuss oder Steinwurf oder durch Maschinengewehrfeuer aus den eigenen Stellungen tödlich verwundet worden. Um Innerkoflers militärisch-alpinistische Leistungen nachzuzeichnen, wird wie gewohnt auch in diesem Buch sein Kriegstagebuch herangezogen. Dieses Selbstzeugnis wird seit seiner posthumen Veröffentlichung 1937[5] als objektiver Augenzeugenbericht betrachtet. Tagebücher können dies allerdings nur bedingt leisten, da sie kein exaktes Abbild des Geschehenen bieten; sie eignen sich vielmehr zur Analyse von subjektiven Denk- und Verhaltensmustern.[6] Der Wert von Innerkoflers Tagebuch als objektive Quelle muss auch in Anbetracht der Tatsache, dass die Originalfassung verschollen ist, kritisch eingestuft werden: Es kursieren zwar mehrere Abschriften, wobei nicht klar ist, welche formalen und inhaltlichen Eingriffe diese erdulden mussten.[7]

Im Anschluss führt das Buch als dritten Teil das Transkript eines Interviews, das Josef Innerkofler jun. 1975 dem ORF gab, an. Darin zeigte sich der Sohn des Gefallenen überzeugt, dass sein Vater nicht durch italienische Soldaten, sondern durch eigenes Unterstützungsfeuer gefallen sei.[8] Da das Transkript innerhalb des Buches kaum kontextualisiert wird, bleibt unklar, dass es Teil

3 Etwa durch: Denkmalausschuss (Hg.), Osttirol. Festschrift, hg. anlässlich der Einweihung des Bezirks-Kriegerdenkmales in Lienz, Lienz 1925, S. 86–93; Karl Springenschmid, Der Sepp. Der Lebensroman Sepp Innerkoflers, 29. Aufl., München 1940 (München 1931).

4 Für die jüngste Zeit: Michael Wachtler/Günther Obwegs, Dolomiten. Krieg in den Bergen, 6. Aufl., Bozen 2010, S. 70–85.

5 Oswald Ebner, Kampf um die Sextner Rotwand. Im Anhang: Das Kriegstagebuch des Bergführers Sepp Innerkofler, Bregenz 1937.

6 Vgl. Eckhart Henning, Selbstzeugnisse. Quellenwert und Quellenkritik, Dillenburg 2012, S. 8–9.

7 Vgl. Ebner, Sextner Rotwand, S. 185–204; Viktor Schemfil, Die Kämpfe im Drei Zinnen-Gebiet 1915–1917, Innsbruck 1955, S. 27; Peter Kübler/Hugo Reider, Auszug aus dem Tagebuch des Sepp Innerkofler. In: Dolomitenkriegsarchiv vom 25.05.2015, online unter <https://www.facebook.com/dolomitenkriegsarchiv> (10.12.2015).

8 Neu war diese Version nicht; bereits während des Weltkrieges bekannt, wurde sie in der Zwischenkriegszeit zwar verschriftlicht – etwa von Andreas Piller in: Tiroler Landbote (08.09.1938), S. 6 –, konnte allerdings nicht mit der dominierenden Erzählung konkurrieren.

einer 1975/76 geführten Debatte zwischen dem Sohn Innerkoflers und Weltkriegsveteranen wie Karl Springenschmid, Luis Trenker und Gunther Langes und anderen, die die Version Viktor Schemfils vertraten, gewesen war. Schemfil war 1938 nach einer akribischen Untersuchung zum Schluss gekommen, dass Innerkofler durch einen italienischen Gewehrschuss getötet worden sei.[9] Da Holzer in seinem Beitrag keine der Versionen favorisiert und die Darstellung des Sohnes im Abspann des Interviews als „historische Wahrheit" bezeichnet wird, wird diese zur hegemonialen erhoben. Diese Wertung ist ungewöhnlich, da sich Autoren in den letzten 40 Jahren an der Einschätzung Josef Anton Mayrs orientierten, der 1976 konstatierte, dass die Todesumstände nicht zweifelsfrei zu klären seien und die Debatte damit beendete.[10] Die *Friendly-Fire*-Version war daraufhin von der Meistererzählung absorbiert und fortan als Teil dieser weitergegeben worden. So ist es auch nicht verwunderlich, dass Holzer diese Version wie selbstverständlich neben die anderen stellt.

Ein Anhang bildet den vierten und letzten Buchabschnitt: Dieser enthält Auflistungen über Innerkoflers Erstbegehungen und seine militärischen Dekorationen, behandelt das Gedenken an ihn und führt zum Abschluss eine „Ahnentafel" der Familie an, die in der vierten Generation den von Innerkofler gegründeten Dolomitenhof führt und das Buch mitherausgegeben hat. Wer diesen Teil verfasste, ist nicht weiter gekennzeichnet. Dass in Zusammenhang mit den militärischen Auszeichnungen erörtert wird, wofür Innerkofler diese erhalten hatte, ist hervorhebenswert, da dies bislang, abseits der Paternkofel-Aktion, nahezu unbekannt war. Der Abschnitt, der sich mit der Erinnerungspraxis beschäftigt, bleibt dagegen blass. Anstatt aus der Feststellung auf der Buchrückseite, dass Innerkofler als Kriegsheld vielfach instrumentalisiert worden sei, die Fragen zu entwickeln, welche Akteure überhaupt aus Innerkofler einen Helden machten und welche Intentionen sie dabei verfolgten, reiht es lediglich einige wenige Beispiele von Ehrungen aneinander. Die Instrumentalisierungen durch die k. u. k. Militärs und später durch den Austrofaschismus werden nicht oder wie für den Nationalsozialismus nur indirekt thematisiert. Die Tiroler Schützenkompanien als jüngere Ehrakteure werden zwar genannt, nicht aber kritisch nach ihren Motiven befragt. Andere Gruppen, die das Heldenbild Innerkoflers instrumentalisier(t)en, wie die Südtirol-Aktivisten, die österreichischen/italienischen Gebirgstruppen sowie die alpinen Vereine fallen gänzlich aus dem Blick. Die Sichtbarmachung ihrer Gedenkpraktiken würde zeigen, wie vielfältig die Projektionsfläche Innerkofler bis heute bespielt wurde und wird.[11]

9 Viktor Schemfil, Die Paternkofel-Unternehmung und der Tod Sepp Innerkoflers, in: Veröffentlichungen des Museum Ferdinandeum 26/29 (1938) S. 517–536.

10 Josef Anton Mayr, Unternehmen Paternkofel, in: Alpenvereinsjahrbuch 1010 (1976), S. 104–111.

11 Vgl. Martin Kofler/Markus Wurzer, Zur Entstehung und Entwicklung eines Mythos. Sepp Innerkofler und die Fotografien seiner Bergung 1918 von Anton Trixl. In: Tiroler Heimat 78 (2014), S. 135–157.

Das Buch weist keine Belegstellen auf, was die Texte zweifelsohne leserfreundlicher macht. Während Heiss seinem Beitrag zwar eine Literaturauswahl (S. 27) hintan stellt, verweist Holzer hin und wieder im Text auf seine Quellen (etwa bei S. 76, 92). Das Fehlen der Belege wird allerdings heikel, wenn inhaltliche Unschärfen zutage treten. Dass Innerkofler aufgrund der Körpergröße als untauglich eingestuft wurde (S. 31), ist falsch: Der Befund ergab sich aufgrund von „Flügelschultern" und eines „Blähhalses".[12] Außerdem ereignete sich die Diskussion über den Paternkofel-Angriff nicht zwischen Innerkofler und Hauptmann Wellean sondern mit Johann Forcher. Vinzenz Goller sollte die Sentinella- und nicht die Elferscharte erobern (S. 89).[13] Lesende mögen sich bisweilen Erklärungen von Fachtermini, wie „Subrayon V" (S. 72), und eine Karte wünschen, um sich über die Örtlichkeiten zu orientieren. Letztlich ist auf disparate Verwendungen von Jahreszahlen (etwa S. 36, 106) und Eigennamen (S. 22, 32) hinzuweisen.

Summa summarum ist festzuhalten, dass das Buch vor allem deshalb Meriten verdient, weil es nicht nur Innerkoflers sozioökonomischen Aufstieg erstmals in den größeren historischen Kontext bettet, sondern auch neue Schlaglichter auf sein Leben besonders vor 1914 wirft – auch wenn diese Episoden aufgrund fehlender Belege teils mit Vorbehalt zu genießen sind. Über den Soldaten Innerkofler ist dagegen kaum Neues zu erfahren. So ist das Buch allen jenen als angenehm lesbare Lektüre zu empfehlen, die sich für die Geschichte des Hochtourismus und den Alpinisten und Hotelier Innerkofler interessieren.

Markus Wurzer

Nadja Danglmaier/Werner Koroschitz, Nationalsozialismus in Kärnten. Opfer. Täter. Gegner

(Nationalsozialismus in den österreichischen Bundesländern 7), Innsbruck/Wien/Bozen: Studienverlag 2015, 463 Seiten, 376 Abbildungen und Dokumente.

Mit der Initiierung der Reihe *Nationalsozialismus in den österreichischen Bundesländern* unterstreicht der Verein erinnern.at konsequent seinen Vereinszweck: die Auseinandersetzung mit Nationalsozialismus und Holocaust an den österreichischen Schulen zu fördern und anzuregen. Nationalsozialismus und Holocaust werden durch den Fokus auf die Bundesländer aus dem fernen Polen mit seinen Vernichtungslagern in die nähere und direkte Umgebung der Schü-

12 Josef Innerkofler, Los-Nr. 31, Tiroler Landesarchiv Innsbruck, Stellungsliste für Tirol, Bezirk Lienz, Geburtsjahr 1865, Band 15/2/31.

13 Vgl. Peter Kübler/Hugo Reider, Kampf um die Drei Zinnen. Das Herzstück der Sextener Dolomiten 1915–1917 und heute, 2. Aufl., Sexten 2011, S. 34, 38.

lerinnen und Schüler geholt. Dies gibt der in der Holocaust-Didaktik zentralen Frage „Was geht mich das an?“ einen neuen Rahmen. Herausgeber der Reihe ist Horst Schreiber.

Die einzelnen Bände sollen, so die Vorgabe, den Charakter eines Jugendsachbuches haben und einer einheitlichen Grundstruktur folgen, und zwar entlang der Themen: Zeit von 1918 bis 1938, NS-Machtübernahme und Aufbruch, Kirche, Schule und Jugend, Alltag im Krieg, Verfolgung der jüdischen Bevölkerung sowie der Roma und Sinti, Euthanasie, Zwangsarbeit, Widerstand, Kriegsende und Neubeginn. Der Anspruch der Einheitlichkeit der Reihe zeigt sich beispielsweise im Personen- und Sachlexikon: Ursprünglich von Horst Schreiber für den von ihm verfassten Band zu Tirol und Südtirol erstellt, haben es Autoren und Autorinnen der folgenden Bände für die lokalen Gegebenheiten adaptiert. Den jeweiligen Besonderheiten entsprechend, sind die Schwerpunkte in den Bänden unterschiedlich gewichtet, eigene Kapitel können hinzugefügt werden. Eine wichtige Quellenbasis liefern neben umfangreichem Bildmaterial die zahlreichen Biographien, sogenannte Menschenbilder, die uns Opfer, Täter sowie Gegner begreifbarer und die Geschichte anschaulicher machen sollen. Im vorliegenden Fall sind es 56 Biographien und unzählige Kurzbiographien, auf die in den Texten bzw. Bildunterschriften Bezug genommen wird. Der Anhang enthält ein Literatur-, Orts- und Personenverzeichnis. Ein Charakteristikum dieser Reihe ist, dass die Titel der Unterkapitel meist als Fragen formuliert werden und so das (hoffentlich junge) Lesepublikum zum Nachdenken anregen wollen.

Ziel der Bände ist, die Erkenntnisse der (lokalen) Geschichtswissenschaft für einen breiten Kreis an Interessierten zusammenzufassen. Das bedeutet, dass die Bände den vorhandenen Forschungsstand darstellen (sollten). Hinsichtlich des Bundeslandes Kärnten in dem hier besprochenen siebten Band der Reihe ist dies ein schwieriges Unterfangen, dem sich die beiden AutorInnen Nadja Danglmaier, Pädagogin und Kärntner Netzwerkkoordinatorin von erinnern.at, sowie der Historiker Werner Koroschitz stellen mussten.

Kärnten ist ein zweisprachiges Land. Im letzten Viertel des 19. Jahrhunderts sprachen laut Volkszählungsergebnissen rund 25 % der Gesamtkärntner Bevölkerung Slowenisch. 1938 hatte im zweisprachigen Gebiet Kärntens nur jede/r zehnte Schulanfänger bzw. Schulanfängerin Deutsch als Muttersprache. Nach der Volkszählung von 2001 sprachen nur mehr circa 2,4 % der Gesamtbevölkerung (auch) Slowenisch. Dieser dramatische Rückgang ist nicht einer massenhaften Abwanderung, sondern einer konsequenten und langanhaltenden Entnationalisierungspolitik geschuldet. Die Landesgeschichtsschreibung unterstützte die antislowenische Politik tatkräftig. Zentral für diesen Prozess war Martin Wutte. Als Geograph und Historiker wurde er 1907 Sekretär des Kärntner Geschichtsvereins, 1913 Redakteur der Zeitschrift *Carinthia* und 1923 Direktor des Kärntner Landesarchivs und er prägte diese Einrichtungen nachhaltig. Zudem war er von 1924 bis 1930 Obmann des Kärntner Heimat-

bundes. Er verstand es ausgezeichnet, sich den unterschiedlichen politischen Machtverhältnissen anzupassen. Das zentrale Interesse, das ihn mit den jeweils führenden politischen Köpfen verband, war die Verdrängung des Slowenischen aus Kärnten (S. 114–116). Diese Politik führte die Landesgeschichtsschreibung der Zweiten Republik weiter fort.

Bereits während des Ersten Weltkriegs waren Kärntner Slowenen und Sloweninnen übermäßigen Verfolgungen ausgesetzt. Eine 1917 eingesetzte Ministerialkommission sowie ein Bericht von militärischer Seite stellten fest, dass im Verlaufe des Krieges in Kärnten slowenisch und antiloyal für viele zwei sich völlig deckende Begriffe geworden seien. Diese Haltung verschärfte sich durch die Propaganda zum Plebiszit von 1920, das die offene Grenzfrage entscheiden sollte, noch weiter. Aus der Propagandaleitstelle ging später der deutschnationale Kärntner Heimatdienst bzw. Kärntner Heimatbund hervor. Im Jahr 1919 wurden über 300 Angehörige der Kärntner-slowenischen Intelligenz und des kulturellen und nationalpolitischen Lebens als Geiseln interniert, was in dem Band leider nicht erwähnt ist. Viele Kärntner Slowenen im öffentlichen und halböffentlichen Dienst verloren ihre Anstellung oder bekamen keine Aufträge mehr und waren so zur Emigration gezwungen. Ein effizientes Mittel der minderheitenfeindlichen Politik der Zwischenkriegszeit war die Schulpolitik. 1938 gab es nur noch sieben funktionierende utraquistische Schulen. In dieser zweisprachigen Schulform sollten ursprünglich die Schulkinder in den ersten zwei bis drei Jahren vom Slowenischen zur deutschen Unterrichtssprache hingeführt werden. Fälschlicherweise schreiben die beiden AutorInnen, dass die utraquistische Schule 1891 auf Wunsch der Minderheit eingerichtet worden sei (S. 139 f.), tatsächlich wurden durch diese Schulform die wenigen existierenden slowenischsprachigen Schulen verdrängt. In der Zwischenkriegszeit wurde im Umfeld der deutschnationalen Politik eine eigene Gesellschaft gegründet, die eine prodeutsche Ansiedelungspolitik forcierte und so das Slowenische als Kommunikationssprache in den Dörfern zum Verschwinden bringen wollte. Im April 1942 wurden über 1.000 Männer, Frauen und Kinder und dann in einer zweiten Welle 1944/45 noch zahlreiche weitere Familien zwangsweise in spezielle Lager in das sogenannte Altreich deportiert (S. 200–204). Weit mehr als 300 Männer, Frauen und Jugendliche wies die Gestapo meist aus politischen Gründen in Konzentrationslager ein. Die jüngsten Mädchen waren gerade einmal 13 Jahre alt. Sie kamen in das Jugendschutzlager Uckermark, Burschen in das Jugendschutzlager Moringen (S. 145 f.). Zahlreiche an den NS-Verfolgungsmaßnahmen Beteiligte waren bereits in die Maßnahmen nach dem Ersten Weltkrieg involviert. Ein Beispiel dafür ist Major Alois Maier-Kaibitsch, der als Einziger für die zwangsweise Aussiedlung der Kärntner Slowenen vor dem Volksgericht zur Verantwortung gezogen wurde (S. 209 f.). Nach dem Krieg wurde die Diskriminierungspolitik fortgeführt, wie die beiden AutorInnen an Hand der Schul- und der Ortstafelfrage zeigen (S. 392–396).

Die Kärntner (Landes-)Geschichtsschreibung vermittelte bis in die jüngste Vergangenheit das Gefühl, dass die Geschichte mit dem Plebiszit von 1920 endet. Die im Jahr 2000 von der Direktorin des Geschichtsvereins Claudia Fräss-Ehrfeld publizierte dreibändige *Geschichte Kärntens* schließt mit dem Jahr 1920.[1] Im vierseitigen Nachwort „Brückenbauen" werden die nachfolgenden 75 Jahre kursorisch auf vier Seiten abgehandelt, NS-Herrschaft und Krieg auf nur drei Zeilen, wobei der Begriff Nationalsozialismus gar nicht vorkommt. Dies ist kein Einzelfall. Andererseits kritisierten Vertreter der Kärntner Geschichtsschreibung bis in die späten 1990er Jahre Publikationen, die sich mit einer anderen Kärntner Zeitgeschichte befassten, heftig. Erinnert sei hier nur an Reaktionen auf die Arbeiten von Hanns Haas und Karl Stuhlpfarrer oder jene von Martin Fritzl. Der Kärntner-slowenische Widerstand wurde, wenn er zur Sprache kam, als Anhäufung von Gewaltverbrechen imaginiert, die die ‚heimattreue' Bevölkerung bedrohten. Die Frage nach Ursache und Wirkung blieb ausgeblendet.

Erst zivilgesellschaftliche Initiativen, wie der Verein Erinnern aus Villach als einer der ersten, führten zu einem sukzessiven Umdenken. Die NS-Politik und deren Folgen gerieten immer mehr in das Blickfeld von Forschern und Forscherinnen. Bei den Kärntner-slowenischen Wissenschaftlern hatte dieser Prozess schon weit früher begonnen. Ebenfalls in den 1990er Jahren hatten sich einige Autoren und Autorinnen sowie Studierende mit der Täterfrage beschäftigt. Ein Desideratum bleibt immer noch die Erforschung der Beteiligung von Kärntnern und Kärntnerinnen an der NS-Entnationalisierungspolitik im besetzten Slowenien in den Jahren von 1941 bis 1945. Darunter waren auch zahlreiche Kindergärtnerinnen und Lehrer bzw. Lehrerinnen. Ebenfalls seit Mitte der 1990er Jahre wurden die unterschiedlichen Opfergruppen wie Roma und Sinti, Juden, Zeugen Jehovas, Euthanasieopfer, Widerständige, KZ-Häftlinge vom Loiblpass und Lendorf, Zwangsarbeiter und -arbeiterinnen vermehrt erforscht und in zahlreichen Biographien erfasst, worauf dieser Band auch ausführlich eingeht. Denkmäler wurden des Weiteren errichtet und Gedenkfeiern, wie jene am Loiblpass (KZ Nord), institutionalisiert (S. 402–407). Ein großer Forschungsbedarf besteht auch hinsichtlich der zahlreichen Opfer unter den sowjetischen Kriegsgefangenen in Kärnten. Allein im sogenannten Russenlager bei Spittal an der Drau kamen über 6.000 Menschen ums Leben (S. 299).

Die dezidierte Beschäftigung mit den Opfern und Gegnern, besser Widerständigen, unter den Kärntner Slowenen und Sloweninnen wurde jedoch lange vielfach den slowenisch-sprachigen Historikern und Historikerinnen überlassen. Der Wissenstransfer erfolgte nur zögerlich. Diese ‚Fremdheit'

1 Claudia Fräss-Ehrfeld, Die Geschichte Kärntens. Band 1: Das Mittelalter. Klagenfurt 1984; Band 2: Die ständische Epoche, Klagenfurt 1994; Band 3/2: Kärnten 1918–1920. Klagenfurt 2000. Der Band 3/1 beschäftigt sich mit der Neuzeit (1637 bis 1918) und wurde von Alexander Hanisch Wolfram 2015 publiziert.

führte vielfach (nicht nur in Kärnten) zu Berührungsängsten, an welchen die antislowenische Kärntner Geschichtspolitik und die entsprechenden Publikationen einen wesentlichen Anteil hatten. Hinsichtlich des Partisanenwiderstandes stellte sich insbesondere die Frage der Loyalität. Kann der Widerstand der Kärntner-slowenischen Bevölkerung überhaupt als österreichischer Widerstand bewertet werden? Der Vorwurf, sie hätte nicht für ein freies Österreich gekämpft, erweist sich als obsolet. 1938 wurde Österreich zur Ostmark und mit dem Überfall auf Jugoslawien verschwand die Grenze nach Süden. Eine dezidiert österreichische Perspektive gab es nicht.[2] Dass andererseits auch der Widerstand der Sozialdemokratie kein Widerstand für ein freies Österreich, sondern für ein antifaschistisches Großdeutschland war, wird dabei gerne übersehen. Und doch war der Widerstand der Kärntner-slowenischen Bevölkerung der „effizienteste und militärisch wichtigste auf österreichischem Boden", wie Wolfgang Neugebauer bereits 1990 festgehalten hat.[3]

Nadja Danglmaier und Werner Koroschitz hatten diese Bedenken nicht und boten der Verfolgung und dem Widerstand der Kärntner Slowenen breiten Raum. Doch ist er ausreichend? In diesem Zusammenhang ist es interessant zu sehen, wie das Verhältnis der Widerständigen unter der slowenisch- und der deutschsprachigen Bevölkerung aussieht. Dies kann an Hand jener aufgezeigt werden, die in das KZ Ravensbrück eingewiesen wurden. Am Institut für Konfliktforschung wurden im Rahmen des Projektes „Ravensbrückerinnen" 173 Kärntnerinnen erfasst. 80 % davon galten als politische Häftlinge.[4] Darunter waren wiederum 80 %, also 110, Kärntner Sloweninnen. Dies lässt ihre außergewöhnliche und nicht mit der durchschnittlichen Kärntner Bevölkerung vergleichbare Widerstandsbereitschaft erkennen. Danglmaier und Koroschitz verweisen darauf, dass (mindestens) 336 Kärntner und Kärntnerinnen ihre Internierung in Konzentrationslagern nicht überlebt haben (S. 349). Forschungen des Slowenischen wissenschaftlichen Instituts haben ergeben, dass allein mindestens 225 Kärntner Slowenen bzw. Sloweninnen in den Konzentrationslagern zu Tode kamen.

Kärntner Slowenen wurden nicht nur als Slowenen (nationale Gründe) bzw. PartisanInnen (Widerstand) verfolgt, wie wir es von den beiden AutorInnen vermittelt bekommen. Und damit bin ich bei dem größten Schwachpunkt der ansonsten durchaus sehr guten Arbeit. Auch jüngste, engagierte Forschungen, wie jene des Villacher Vereins Erinnern, auf die für diese Publikation

2 Siehe dazu das Gutachten von Karl Stuhlpfarrer im Auftrag des ORF. Anlässlich der Ausstrahlung der Sendung *Die Kärntner Partisanen* in der Reihe *Brennpunkt* am 19. April 2002 reichte der damalige Landeshauptmann Jörg Haider am 23. April 2002 eine Beschwerde beim Bundeskommunikationssenat ein. In dem Gutachten beschäftigte sich Karl Stuhlpfarrer ausführlich mit dieser Frage. <http://www.uni-klu.ac.at/his/downloads/gutachten_.pdf> (02.09.2016).

3 Wolfgang Neugebauer, Vorwort. Zur Bedeutung des slowenischen Widerstandes in Kärnten. In: Ders./Mirko Messner/Andreas Pittler/Helena Verdel (Red.), Spurensuche. Erzählte Geschichte der Kärntner Slowenen, Wien 1990. S. 7–8, hier S. 7.

4 Siehe <www.ravensbrueckerinnen.at> (02.09.2016).

zurückgegriffen wurde, reflektier(t)en nicht immer, inwieweit Verfolgte nicht ‚nur' Opfer sondern zugleich auch Kärntner Slowenen waren. Die lange Politik des Unsichtbarmachens hat, wie oben ausgeführt, mittlerweile tatsächlich gegriffen. Unter den Zeugen Jehovas, den Opfern der Euthanasiemaßnahmen, den Spanienkämpfern und Angehörigen des sozialdemokratischen, kommunistischen und katholischen Widerstandes waren auch Kärntner Slowenen und Sloweninnen wie beispielsweise die von dem Autorenpaar genannten Sozialdemokraten Anton Falle (S. 41) und Anton Tuder (S. 340) oder die Pfarrersköchin Pepca Sumper (S. 338). In der Familie Wohlfahrt-Bürger (S. 184), die als Zeugen Jehovas verfolgt wurde, wurde wie auch in jener von Anton Uran (S. 287 f.) Slowenisch gesprochen. Der überwiegende Teil der in der Diözese Gurk verfolgten und auch der zu Tode gebrachten katholischen Priester waren Kärntner Slowenen (vier kamen im KZ um, drei weitere nach ihrer KZ- bzw. Haftentlassung). Insgesamt verloren während der NS-Zeit mehr als 530 Kärntner Slowenen und Sloweninnen im Zuge der gegen sie gerichteten Maßnahmen ihr Leben; hinzu kommen noch circa 150 Opfer der Euthanasiemaßnahmen.

Haarspaltereien der Rezensentin? Dieser Exkurs sollte aufzeigen, wie schwierig der Umgang mit der Kärntner Geschichte tatsächlich ist. Und trotz all der angeführten Kritik hat das Autorenpaar diese Gratwanderung gut gemeistert. Nach der Lektüre der bereits erwähnten und immer noch hochrelevanten Studie von Haas und Stuhlpfarrer *Österreich und seine Slowenen* aus dem Jahr 1977 anstelle so manch anderer jüngerer Werke, hätten sie diese Aufgabe vermutlich ausgezeichnet bewältigt. Dem Band ist jedenfalls zu wünschen, dass er nicht nur von Jugendlichen gelesen, sondern auch für den Unterricht herangezogen wird. Denn es gilt das Bewusstsein zu schärfen, dass Österreich ein autochthon multiethnischer Staat ist und die Kärntner-slowenische Bevölkerung Teil der Kärntner und österreichischen Bevölkerung ist. In diesem Sinne wäre es auch ein wichtiges Signal gewesen, wenn die Orte des zweisprachigen Gebiets tatsächlich in beiden Sprachen genannt worden wären.

Brigitte Entner

Abstracts

Sergio Onger/Ivan Paris

The re-organisation of the Paduan waterway system: the Locarno-Venice waterway
Consideration of the need to re-organize the Paduan waterway system dates back to the 1840s, but it was only a century later that the necessity began to lead to concrete measures. The aim was to provide an economically important area of northern Italy with a modern system of internal waterways, which would be integrated into the European waterway network. Although never completed, the project is still considered today to be of potential strategic value for the renewal of the Italian transport network. Recognising the institutional, political and economic reasons for the mothballing of the ambitions plans for the Locarno-Venice waterway is useful for understanding the suppositions behind the model of infrastructural development characteristic of northern Italy in the second half of the twentieth century.

Alfred Werner Höck

Infrastructure policy and labour migration: The construction of the Tauern railway tunnel in Salzburg from 1901 to 1909
At the beginning of the twentieth century, the Austrian government tried to address the long persisting problem of regional economic disparity by initiating the building of new railways, so as to connect the western parts of the Habsburg Monarchy with the main port of Trieste. The centre-piece of this new infrastructural policy was the construction of the Tauern railway tunnel between Salzburg and Carinthia. From 1901 to 1909, several thousand workers populated the then still remote Gastein valley. For the most part, both the local population and the regional authorities regarded these migrant workers, the vast majority of whom came from the southern and south-eastern parts of the Austro-Hungarian state, with a combination of apprehension and repudiation. Sheltered near the construction site and far away from the villages, working and living conditions for the migrant workers and their family members were very trying. The ethnic and social tensions initiated by the government's infrastructure programme can be seen as a mirror of the condition of the Habsburg Monarchy in its late phase. One conclusion that can be drawn for the present is that infrastructure planning should not be viewed solely as a technical process, because it always involves social repercussions, both intended and unintended.

Magdalena Pernold

The Brenner motorway as transport and transit infrastructure: the erosion of geographical spaces for transport in the period of their realization

Employing the methods of the 'new transport history', the article analyses the discourse about the Brenner motorway in Tyrol and South Tyrol during the period of its realization (1959–1974/75). Generally speaking, the construction of the motorway and its impact on processes of communication, exchange and transfer, and on the transnational erosion of transport spaces, was viewed positively and its construction was seen as an urgent economic and transportation necessity. Three thematic strands characterized the mainly homogeneous discourse, albeit with slight differences between Tyrol and South Tyrol: firstly, the association with a connecting 'European' infrastructure, which would drive forward the unification of Europe and guarantee a secure economic future; secondly, regional political efforts towards make the Brenner border more permeable, together with concerns about the potentially greater Italianization of South Tyrol resulting from motorway construction; thirdly, discussion about the route of the motorway and the best possible links from economic, traffic, landscaping and aesthetic points of view.

Paolo Tedeschi

Crossing the Alps in order to shape Europe: the European Investment Bank and the financing of projects for Alpine communication routes in the 1960s and 1970s

The paper shows why, during the 1960s and the first half of the 1970s, European institutions financed the renovation or building of new infrastructures in the Alpine regions that connected Italy to other EEC members. The European Investment Bank (EIB) financed, firstly, the renovation of the railways between Genoa and Modane and between Bolzano/Bozen and Brennero/Brenner, and secondly, the building of the Bolzano/Bozen-Brennero/Brenner and Aosta-Quincinetto motorways. The European institutions wanted to improve the social and economic cohesion between the EEC countries; the new infrastructure was intended to enable better links to southern Italy (at the time, the most economically 'backward' area in the EEC) and to further the development of new factories that had just been established there. At the same time, the new projects improved connections between the Alpine regions and the most developed parts of the EEC, such as Lombardy and Bavaria, as well as to the port of Genoa and southern France. Hence, they enabled both the development of local factories in Alpine regions and the growth of Alpine tourism. In the final analysis, however, the Alpine valleys benefitted more from this investment than southern Italy.

Carlo Bartalucci

Bartolomeo Talenti at the Bolzano/Bozen fairs. A merchant family from Lucca between tradition and demands for reform

Parallel to the weakening attraction exerted by the Polish market over the course of the seventeenth century, merchant traders from Lucca identified Bolzano/Bozen as the ideal spring-board towards the more stable German market. From the second half of the seventeenth to the first half of the eighteenth century, the Bolzano fairs constituted for the traditional silk-trading townsmen of Lucca their main conduit towards the territories beyond the Alps. Moreover, many Luccan merchants rented warehouses in the Tyrolean market-place and these proved worthwhile during the four annual fairs. Among this group was Bartolomeo Talenti, a small-scale businessman who became the protagonist of an extraordinary social and economic rise during the seventeenth century, creating a network of trading interests across much of Europe. The article provides information about the working methods, the merchandise subject to contract, and the provenance of the businessmen involved, as well as the juridical and institutional regulation of merchant activity, with the aim of adding to recent historiography by providing a new perspective for research on the Bolzano fairs.

Anschrift der AutorInnen/Recapito degli autori/delle autrici

Carlo Bartalucci, via Molini di Fondo n. 27, I-57021 Venturina; carlobartalucci@yahoo.it

Andrea Bonoldi, Dipartimento di Economia e Management, Università di Trento, Via Inama 5, I-38122 Trento; andrea.bonoldi@unitn.it

Brigitte Entner, Mikschallee 4, A-9020 Klagenfurt/Celovec; Brigitte.Entner@aau.at

Alfred Werner Höck, Petersbrunnstraße 17, A-5020 Salzburg; a.w.hoeck@hotmail.com

Julia Hörmann-Thurn und Taxis, Institut für Geschichtswissenschaften und Europäische Ethnologie, Universität Innsbruck, A-6020 Innsbruck; Julia.Hoermann@uibk.ac.at

Sabine Jagodzinski, Deutsches Historisches Institut Warschau, Pałac Karnickich, Aleje Ujazdowskie 39, PL-00-540 Warszawa; jagodzinski@dhi.waw.pl

Aleksandra Kmak-Pamirska, Deutsches Historisches Institut Warschau, Pałac Karnickich, Aleje Ujazdowskie 39, PL-00-540 Warszawa; pamirska@dhi.waw.pl

Dieter Langewiesche, Universität Tübingen, Seminar für Neuere Geschichte, Wilhelmstr. 36, D-72074 Tübingen; dieter.langewiesche@uni-tuebingen.de

Margareth Lanzinger, Institut für Geschichte, Universität Wien, Universitätsring 1, A-1010 Wien; margareth.lanzinger@univie.ac.at

Janine Maegraith, Newnham College, Sidgwick Avenue, Cambridge, CB3 9DF, GB; christina.janine.maegraith@univie.ac.at

Hannes Obermair, Stadtarchiv Bozen, Lauben 30, I-39100 Bozen; hannes.obermair@comune.bolzano.it

Sergio Onger, Department of Economics and Management, Università degli Studi di Brescia, via San Faustino 74/b, I-25122 Brescia; sergio.onger@unibs.it

Alessandro Paris, Via Centrale 38, I-38123 Ravina di Trento; alepharis@alice.it

Ivan Paris, Department of Economics and Management, Università degli Studi di Brescia, via San Faustino 74/b, I-25122 Brescia; ivan.paris@unibs.it

Magdalena Pernold, Etschweg 20, I-39040 Kurtatsch; magdalenapernold@hotmail.com

Kurt Scharr, Institut für Geschichtswissenschaften und Europäische Ethnologie, Universität Innsbruck, Innrain 52, A-6020 Innsbruck; Kurt.Scharr@uibk.ac.at

Jürgen Schlumbohm, Jenaer Str. 33, D-37085 Göttingen; j.schlumbohm@gmx.net

Karin Schneider, Institut für Neuzeit- und Zeitgeschichtsforschung, Österreichische Akademie der Wissenschaften, Hollandstr. 11–13, A-1020-Wien; karin.schneider@oeaw.ac.at

Paolo Tedeschi, DEMS, Università Milano Bicocca, Ed. U6 (3° p.), Piazza dell'Ateneo Nuovo 1, I-20126 Milano; paolo.tedeschi@unimib.it

Markus Wurzer, Attemsgasse 8/II, A-8010 Graz; markus.wurzer@uni-graz.at

Rückschau/già pubblicato

1992/1 Die Grenzen der Provinz / I limiti della provincia
1992/2 RaumBilder / Immagini e modelli
1993/1 Rerum Novarum
1993/2 Mobilität / Moti e Movimenti
1994 8.9.43 Italien und Südtirol / Italia e Alto Adige 1943–45
1995 Adel und Territorium / Nobiltà e territorio
1996 Nationalismus und Geschichtsschreibung / Nazionalismo e storiografia
1997 Verfolgte und Vollstrecker / Perseguitati e persecutori
1998 achtundvierzig – achtundsechzig / quarantotto – sessantotto
1999 Faschismus in der Provinz / Fascismo in provincia
2000 Tirol – Trentino eine Begriffsgeschichte / semantica di un concetto
2001/1 Regionale Ökonomien / Economia e territorio
2001/2 Reisen im sozialen Raum / viaggio territorio società
2002/1 Biographien / Vite di provincia
2002/2 Adelige Familienformen im Mittelalter / Strutture di famiglie nobiliari nel Medioevo
2003/1 Zwangsarbeit / Lavoro coatto
2003/2 Fromme Frauen / Devozione femminile
2004/1 Sport und Faschismen / Sport e fascismi
2004/2 Faschismen im Gedächtnis / La memoria dei fascismi
2005/1 Medikalisierung auf dem Lande / Medicalizzazione in area alpina
2005/2 Region in Waffen / Regioni in armi
2006/1 Schrift Stadt Region / scrittura città territorio
2006/2 Übergänge / Transiti
2007/1 Vor Gericht / Giustizie
2007/2 1809 europäisch / europeo
2008/1 Faschismus und Architektur / Architettura e fascismo
2008/2 Psychiatrielandschaft / Oltre il manicomio
2009/1 8.9.1943 an der Grenze / L'8 settembre ai confini
2009/2 Umsiedlung und Vertreibung / Spostamenti forzati
2010/1 Heiratsgüter / Doti
2010/2 Alteritäten – Identitäten / alterità – identità
2011/1 Faschismus an den Grenzen / Il fascismo di confine
2011/2 Neues Recht / Diritto nuovo
2012/1/2 Bewegte Geschichte / Storia in movimento
2013/1 Das Lehnswesen im Alpenraum / Vassalli e feudi nelle Alpi
2013/2 Option und Erinnerung / La memoria delle opzioni
2014/1 Jüdische Gemeinden in der Frühen Neuzeit / Comunità ebraiche in età moderna
2014/2 Krieg und Geschlecht / Guerra e genere
2015/1 Ländliche Ökonomien / Economie rurali
2015/2 Sonderjustiz im besetzten Italien / Giustizia straordinaria nell'Italia occupata (1943–1945)

2016/1 Abessinien und Spanien: Kriege und Erinnerung / Dall'Abissinia alla Spagna: guerre e memoria 1935–1939

Bestellungen unter: www.studienverlag.at

Vorschau/Programma editoriale

Themenschwerpunkte der nächsten Hefte/Argomenti dei prossimi numeri
Universität und Region / Università e regione
Veränderung des Raumes / Cambiamenti dello spazio