

sierung“, während die ideologische Polarisierung der katholischen und nationalliberalen Vereine einen Beweis für den Interessengegensatz zwischen Stadt und Land liefert. Zweifellos spielten beide Faktoren in der politischen und gesellschaftlichen Mobilisierung der Jahrhundertwende eine Rolle, aber Plattners Rückgriff darauf vereinfacht das Bild und würde umfassendere Belege benötigen. Zum einen werden die genauen Bedeutungen und Auswirkungen dieser Gegensätze nicht festgelegt, weil wir zum Beispiel im Gegensatz zur Innsbrucker Situation fast nichts über die soziale und politische Entwicklung auf dem Land erfahren. Andererseits zeichnet die Betonung der Gegensätze ein zu einseitiges Bild der Tiroler Gesellschaft und ihrer Rezeption bzw. partiellen Akzeptanz der Modernisierung.

Daran muß auch eine Kritik des im Buchtitel angeführten Begriffs „Fin-de-siècle“ anschließen. In der wissenschaftlichen Literatur hängt der Begriff eng mit der Diskussion um die Entstehung der „Moderne“ zusammen. Dies ist Plattner völlig bewußt, sie entscheidet sich aber trotzdem gegen eine Berücksichtigung des potentiellen Einflusses neuer kultureller Richtungen in der Provinz, obwohl andere Studien zeigen, wie die neuen Impulse in verschiedenen Bereichen (Architektur, Musik, Kunst, Werbung) sogenannte „urbane Leitkulturen“ beeinflussen konnten. Ohne Berücksichtigung dieses Aspekts ist es überhaupt fraglich, wie man das „Provinzielle“ an der Tiroler Gesellschaft analysieren kann.

Als Überblicksdarstellung für ein breites Publikum ist die Arbeit sicher-

lich von Nutzen und Interesse. FachleserInnen werden dagegen trotz signifikanter Vorarbeiten und Quellenuntersuchungen Plattners etwas enttäuscht. Eine sorgfältigere Überarbeitung des Textes, der in der vorliegenden Form nur die Druckfassung einer Dissertation darstellt und eine präzisere Fragestellung hätten eine konsequentere Analyse erbracht. Es ist nicht zu unterschätzen, daß Plattner Themen und Probleme der modernen Tiroler Geschichte aufgreift, die bisher fast gänzlich ignoriert wurden. Im Endeffekt aber verspricht das Buch mehr als es leistet.

*Laurence Cole*

- 1 Ernst HANISCH, *Der lange Schatten des Staates. Österreichische Gesellschaftsgeschichte im 20. Jahrhundert*, Wien 1994.
- 2 Vgl. Hubert MOCK, *Wider den „Geist der Neuerung“*. Katholische Arbeitervereine als Instrumente sozialer Formierung, dargestellt anhand von Südtiroler Vereinsquellen. In: *Geschichte und Region/Storia e regione 2* (1993), S. 163–200.

---

Georg Rigele, *Die Großglockner-Hochalpenstraße. Zur Geschichte eines österreichischen Monuments*.

*Wien: WUV-Universitäts-Verlag 1998; 460 Seiten, über 100 Farb- und SW-Abb.*

„[...] Aber natürlich kein Vergleich mit Österreich: Der Großglockner, Pasterzengletscher, das ewige Eis, dort oben, die Majestät der Bergriesen. Da sind auch viele Leute gestanden, nette Leut', da kommt man gleich ins Gespräch, weil da steht nebenan einer und sagt: ‚Schaun's! Eigentlich schön, unser Österreich und man kennt's gar nicht.‘ Und da hab' ich dann gesagt: ‚Ja, ja –

wirklich! Des, ich mein', des möcht' man gar nicht glauben, wenn man so in Wien ist! Hat man gleich etwas gemeinsames, ein Kontakt [...]“.

Den Eindruck, den der „Herr Karl“ hier zum Besten gibt, findet sich auch im Buch von Georg Rigele, das als überarbeitete und erweiterte Fassung seiner 1992 in Wien approbierten und 1994 mit einem Ludwig-Jedlicka-Preis gewürdigten Dissertation nunmehr im Druck vorliegt. Freilich geht seine Arbeit über die öffentliche Wirkung und Wahrnehmung der Glocknerstraße weit hinaus, zeigt sie doch auf, wie das Projekt von den ersten Erschließungsmaßnahmen durch den Alpenverein bis zur Eröffnung dieser Hochalpenstraße 1934/35 verwirklicht wurde. An diesem Punkt angelangt, finden sich die LeserInnen bereits auf S. 185, woraus zu erkennen ist, daß neben den Höhenunterschieden auch gewaltige Hürden überwunden werden mußten, technischer wie finanzieller Art, besonders aber auf politischer Ebene, hier wiederum im lokalen Bereich, in den Länderparlamenten oder den Regierungsbehörden des Bundes. Rigele läßt keinen der Aspekte aus und schildert äußerst spannend, welche Probleme sich stellten, wie sie Lösungen zugeführt wurden, die oft wiederum neue Hindernisse aufwarfen, die aus dem Weg geräumt werden mußten. Aber auch Arbeitsbedingungen, Lohnverhältnisse, die Rekrutierung der ArbeiterInnen, ihre Unterbringung, Versorgung u. v. a. m. werden auf breitester Ebene veranschaulicht. Ein weites Spektrum öffnet sich den LeserInnen, von denen wohl die wenigsten vermuten dürften, daß „Straßenbau“ so viele

Facetten beinhalten kann, wie von Rigele aufgezeigt.

Mit der Eröffnung der Glocknerstraße war ihre Geschichte jedoch bei weitem nicht zu Ende. Auch das vorliegende Buch führt über diesen Zeitpunkt hinaus: Die Auswirkungen auf den Fremdenverkehr, die Rentabilität und Konkurrenz mit anderen Ausichtsstraßen sind nur einige der Kapitel, die Rigele ausführlich behandelt und zum Teil mit grafischen Darstellungen und Tabellen veranschaulicht.

Besonders hervorzuheben sind an dieser Stelle auch die zahlreichen Illustrationen – Karten, Skizzen, Pläne, Plakate, Fotografien und Vignetten, farbig oder schwarz-weiß, stets mit umfassenden und informativen Beschreibungen versehen – die bereits für sich genommen eine Geschichte erzählen.

Der Wert des rundum gelungenen Opus wird auch nicht dadurch geschmälert, daß die Ausführungen bis auf wenige Aspekte im wesentlichen in den 1950er Jahren enden: Zweifellos wären Fragen der weiteren Entwicklung der Wirtschaftlichkeit der Straße, ihre Auswirkungen auf den Fremdenverkehr oder die Besucherfrequenz bis in die Gegenwart ebenso interessant wie aufschlußreich. Rigeles Buch zeigt indes, wie solches zu bewältigt ist, und seine Arbeit hat weit mehr als nur die Grundlagen und Anknüpfungspunkte für eine entsprechende Fortsetzung geschaffen.

*Helmut Alexander*