

seiner Italienreise 971 auf Sigmundskron eine hl. Messe gelesen habe; die Lokalisierung dieser Kapelle aus dem 10. Jahrhundert (bzw. früher) ist freilich offen.

J. Nössing (S. 327ff.) beendet den Band mit seinen Ausführungen über Bozen im frühen 13. Jahrhundert. Zunächst ruft er noch einmal die besondere grundherrschaftliche Besitzstruktur im Bozner Raum im Früh- und Hochmittelalter in Erinnerung (vgl. die vielen Kirchen und Bestattungsrechte), und spricht sich auch für einen Ansatz der Stadtgründung in der 2. Hälfte des 12. Jahrhunderts aus; auf Weineck (dazu jetzt auch *J. Nössing*, Weineck, in: *Tiroler Burgenbuch* 8 [1989] S. 71-75) sieht er die frühmittelalterliche Stadtburg (um 1050) der Trienter Ministerialen. Mit *Obermair* (S. 176) darf es als wahrscheinlich gelten, daß die Gründung der Burg Weineck in die Zeit nach 1160 zu setzen und mit den damaligen politischen Interessen des Bischofs von Trient im Bozner Raum zu verbinden ist, die gleichzeitig eine Aktivierung von *Firmian* erforderten. Über die Verpflichtungen in bezug auf die Eisackbrücke am Fuße des Virgl zeigt sich, daß die Brücke bereits vor der Stadt existiert haben mußte. *Nössing* referiert im weiteren Details zur Struktur und zum Ausbau der Stadt: u.a. umfaßte um 1240 der Stadtkern 80, die Neustadt 250 Häuser, woraus sich auf eine Einwohnerzahl von ca. 1500-2000 schließen läßt. Diese dürften sich bis um 1300 verdoppelt haben. Es folgen ein Überblick über die nachgewiesenen Berufe und Einblicke zum täglichen Leben (Ernährung, Wohnung, Kleidung).

Der Band darf wie die Tagung insgesamt als gewinnbringend betrachtet werden. Die Notwendigkeit und der Erfolg

einer fokussierten interdisziplinären landeskundlichen Forschung, die den Blick auf die überregionalen politischen Ereignisse nicht verliert, zeichnen sich einmal mehr ab. Es bleibt zu wünschen, daß die Grundlagenforschung in diesem Sinn auch zunehmend kulturpolitische Förderung erfährt.

Paul Gleirscher

Elisabeth Baumgartner, Eisenbahnlandschaft Alt-Tirol. Verkehrsgeschichte zwischen Kufstein und Ala im Spannungsfeld von Tourismus, Politik und Kultur.

Innsbruck: Haymon, 1990; 523 Seiten, zahlreiche Fotografien.

Andrea Leonardi, Nascita e sviluppo del turismo termale. Levico tra XIX e XX secolo.

Levico: Eigenverlag der Cassa rurale di Levico, 1990; 318 Seiten, Fotografien, Tabellen, Graphiken, Dokumentenanhang.

I.

Fremdenverkehr und Tourismus gehören zu den wichtigsten Sensoren moderner Gesellschaften. Wie in einem Brennglas reflektieren sie große Entwicklungstrends, Formen sozialer Mobilität und die Auswirkungen historischer Zäsuren. Auf sehr komplexe und dynamische Weise antwortet das Phänomen Tourismus auf politische, wirtschaftliche, soziale und kulturelle Verwerfungen. Soziale Veränderungen, die im Kontext der Herkunftsgesellschaften von Reisenden auftauchen, werden im Urlaub und auf der Reise deutlich sichtbar. Umgekehrt reagieren die bereisten Länder und Gesellschaften mit ihren je eigenen Anpassungs-, Integrations- und Abwehrstrategien auf die Chancen und Zumutungen des Tourismus.

Die Geschichtswissenschaft hat sich den Phänomenen Tourismus und Fremdenverkehr noch nicht angemessen genähert. Auf ihre Komplexität antwortet sie mit der Auskoppelung bestimmter Teilbereiche: die meisten historischen Untersuchungen betrachten Tourismus nicht integrativ und als ganzheitliches Ensemble wirtschaftlicher, sozialer und kultureller Faktoren, sondern reduzieren ihn auf seine ökonomische oder kulturelle Dimension, vorab aus dem Grund, weil die Vielfalt erforderlicher Zugriffe erhebliche methodische Probleme aufwirft.

So kommen herausragende Beiträge zum Thema Tourismusgeschichte vorerst noch von Außenseitern. Deren Arbeiten mögen zwar vielfach mit den Mängeln dilettantischer Arbeitsweise behaftet sein, oftmals aber führen sie über den intuitiven Zugriff des passionierten Liebhabers zu äußerst respektablen Ergebnissen.

II.

Zu den genialischen Amateurinnen der Tourismusgeschichte gehört Elisabeth Baumgartner, Journalistin bei der RAI, Sender Bozen. Der von ihr vorgelegte monumentale Prachtband "Eisenbahnlandschaft Alt-Tirol" beruht auf mehrjährigen Recherchen, die in enger Zusammenarbeit mit professionellen Eisenbahnhistorikern entstanden sind. Ihr Panorama ist in Episoden gegliedert, die einer aufsteigenden Chronologie von 1890 bis 1915 folgen. Einzelkapitel lassen sich daher als Einheit lesen. Elisabeth Baumgartner löst die Bahngeschichte des Kronlandes Tirol (Tirol, Südtirol, Trentino ohne Vorarlberg) aus rein technischen Bezügen heraus und stellt sie in große geographische und historische Zusammenhänge. Die Autorin berücksichtigt gleichmäßig sehr un-

terschiedliche Ebenen: Nationalitätenkonflikte, die politischen Optionen der Wiener und Innsbrucker Regierung, militärgeschichtliche Aspekte, Probleme der Kapitalbildung im Alpenraum, den Wandel der ästhetischen Landschaftserfahrung und die wirtschaftlich-soziale Entwicklung Tirols zur Jahrhundertwende. An erster Stelle steht jedoch die Darstellung großräumiger Verkehrs-Zusammenhänge. Im Eingangskapitel über die Vintschgaubahn erörtert Baumgartner eingehend den Stellenwert Tirols im Rahmen der österreichischen Bahnpolitik und weist nachdrücklich auf die zweitrangige Bedeutung der Tiroler Bahnlinien im Vergleich zur östlichen Achse Triest-Wien-Böhmen hin. Zugleich hebt die Autorin die Konkurrenz der Schweiz hervor, die mit ihren zügig realisierten Bahnprojekten immer wieder die Stellung Tirols als Transitland von Westen her unterminierte. Die Lokalbahnen waren ein wichtiger Faktor, um die drohende Peripherisierung des Landes hintanzuhalten. Baumgartner geht ausführlich auf Lokalbahnprojekte von unterschiedlicher Ausstrahlung ein. Die "Bahnszene Welschtirol", die Bahnen in den Dolomiten (Plose-, Dolomiten-, Ampezzaner-, Grödnerbahn), einige Nordtiroler Projekte sowie vor allem die Lokalbahnen des Großraumes Bozen bilden vier Schwerpunkte der Darstellung. Liebevoller Exkurse über die touristische Entwicklung Tirols und die neue Landschaftserfahrung reichern den Text an. Dieser Rundschau folgt eine ausführliche Dokumentation über die Rittnerbahn, die Baumgartner zusammen mit den Experten Giovanni Klaus Koenig und Johann Stockklausner erarbeitet hat - als eindrucksvolles (auch dank der Farbfotos von Oswald Kofler) "Plädoyer zur Rettung historischer Bahnensembles".

Besonders erfreulich ist es, daß Baumgartner als erfahrene journalistische Rechercheurin immer wieder nach den Akteuren und Drahtziehern fragt, die den Bau von Lokalbahnen, E-Werken und Hotels vorantrieben. Die Suche nach einflußreichen Lokaleliten und Unternehmern wird zwar nicht systematisch ausgeführt, für eine flächendeckende Untersuchung enthält die Arbeit jedoch zahlreiche Impulse.

Trotz seiner vielfältigen Verdienste sind jedoch eine Reihe gewichtiger Einwände gegen den Band anzuführen:

- Das Opus ist wegen seiner Gliederung in Einzelabschnitte zu episodisch angelegt. Dies ist zunächst ein Einwand des Sozialhistorikers, der nach Kontinuitäten sucht und der aus diesem Grund die künstliche Fragmentierung des Textes, die dem Normalverbraucher entgegenkommen will, oft als unbefriedigend empfindet. Die Gliederung in abgegrenzte Einzelkapitel führt ferner dazu, daß einzelne Abschnitte oftmals mit Informationen, zeitlichen Vor- und Rückgriffen und mit einer Fülle von Querweisen überfrachtet sind, die einen Großteil der Leser garantiert überfordern und auch einen hartnäckigen Bewunderer des Buches wie den Rez. geärgert haben. Das Kapitel über den "Bahn-Alptraum" Fleimstalbahn (S. 54-79) gehört mit seinen hochverdichteten Rückgriffen in die Verfassung des Alten Reiches und in die napoleonische Ära, mit seinen Exkursen über die unterschiedlichen Interessenlagen von Trient, Rovereto und Bozen sowie mit einigen überflüssigen halbprivaten Anekdoten zu den Alpträumen des Lesers, der der historischen Achterbahn Baumgartners mit schwindenden Sinnen entsteigt. Die Atempause währt nur kurz: nach sechs Kapiteln findet sich der Leser wiederum vor dem "Bermuda-Drei-

eck" der Trentiner Lokalbahnen und ist heilfroh darüber, daß "Welschtirols Abschied vom Doppeladler" auch seiner Sinnesverwirrung ein Ende bereitet.

Durch eine Gliederung nach Wirtschaftsräumen und Sozialregionen (Bozen, Welschtirol, Dolomiten, Nordtirol) hätte die Darstellung an Übersicht und Gelassenheit beträchtlich gewonnen. Auch wären der Autorin und dem Leser dadurch eine Menge Querverweise und Neupräsentationen von Personen, Ausgangslagen und Situationen erspart geblieben.

- Der Untertitel "Verkehrsgeschichte zwischen Kufstein und Ala" ist irreführend. Nur eines von vierzehn Kapiteln ist den Bahnen Nordtirols gewidmet. Man merkt dem Buch deutlich an, daß es zunächst einer südtirolspezifischen Fragestellung dienen sollte, nämlich der Dokumentation der Geschichte der Rittnerbahn.

- Der Kontrast zwischen opulenter Ausstattung und miserabler Reproduktionsqualität der Fotos fällt bisweilen schmerzlich ins Auge. Das liebevoll gemachte Layout, eine Fundgrube von textgerecht eingepaßten und zumeist gut betitelten Fotografien stehen in schroffem Kontrast zu den Mängeln der Reproduktion, die die "Eisenbahnlandschaft" häufig in einen stumpfen Grauschleier tauchen.

- Der Text wird in allzu starkem Ausmaß von journalistischen Pointen zerballert, die dem auf Langzeitwirkung und Dokumentation angelegten Charakter des Buches schaden. Daß es nach der Einweihung der "nigel-nagelneuen" Überetscher Bahn "echt" einen Grund zum Feiern gab, zählt nur zu einigen der Baumgartner'schen "Gustostückerln" (S. 81-83). Ein aufmerksames Lektorat hätte die sprachlichen Frequenzschwankungen zwischen kultiviertem

Feuilleton und journalistischem Fast-Food gewiß auf ein erträgliches Maß reduziert.

However - um im Jargon der Autorin zu bleiben - mit der "Eisenbahnlandschaft Alt-Tirol" hat die historische Erschließung Tirols einen neuen Weg beschritten. Das Buch bietet wichtige Vorleistungen für eine künftige Wirtschafts- und Sozialgeschichte der Jahrhundertwende und liefert einen anregenden Ansatzpunkt für weiterführende wissenschaftliche Monographien zum Thema Tourismusgeschichte. Ein ausführliches Register, ein Literaturverzeichnis und ein Bildnachweis beschließen den Band. Die Bildquellen, die Baumgartner zur Dokumentation der "Eisenbahnlandschaft" erschlossen hat, sind eigens hervorzuheben. Sie stammen aus öffentlich zugänglichen Beständen (Ferdinandum, Innsbruck; SAT, Trient), mit ihrer mühsamen Suche nach Bildmaterial aus privaten Nachlässen hat Baumgartner zudem einer künftigen Fotodokumentationsstelle Südtirols vorgearbeitet. Vor allem aber ist die integrative und einfühlbare Perspektive Baumgartners ein Plus, um das die meisten HistorikerInnen die Journalistin Elisabeth Baumgartner beneiden müssen.

III.

Levico ist der Hauptort der Valsugana, der Verbindung zwischen Trentino und Veneto. Andrea Leonardi skizziert in seiner Studie über die Heilquellen von Levico die Entwicklung des Ortes von der bäuerlichen Gemeinde zum Kurort in erfreulicher Ausführlichkeit. Leonardi, Professor für Wirtschaftsgeschichte am Dipartimento di economia der Universität Trient, gehört mit Gauro Coppola und Sergio Zaninelli zu den herausragenden Kennern der Sozial- und Wirtschaftsgeschichte des Trentino und kann

für diese Studie auf eine Fülle von eigenen Arbeiten zurückgreifen.

Nach einer Übersicht zur Geschichte und zum Aufschwung der Kurorte der Habsburgermonarchie im 19. Jh. (mit detaillierter Auswertung neuester österreichischer Literatur) liefert Leonardi eine eindrucksvolle Analyse des Verfalls der bäuerlichen Landwirtschaft Levicos seit ca. 1860. Die bekannten Symptome der Agrardepression (Preisverfall landwirtschaftlicher Erzeugnisse, demographische Explosion, Überschuldung und akute Krisen wie Mißernten oder Krankheiten) trieben die Wirtschaft Levicos gegen Ende des Jahrhunderts in eine schwere Krise. Die Antwort der Bevölkerung auf die galoppierende Pauperisierung hieß Emigration: zeitgenössischen Untersuchungen zufolge wanderten von 1870-1888 12% der Bevölkerung des Dekanats Levico in die Vereinigten Staaten aus (S. 43). Die Notlage der Valsugana war ein wichtiges Argument für den Bau der 1896 eröffneten Valsuganabahn, auf das auch Baumgartner (Eisenbahnlandschaft, S. 70) verweist.

Die Gemeinde Levico versuchte dem anwachsenden Krisendruck mit dem Aufbau eines Kurbetriebes zu begegnen und vergab 1860 die Nutzung der eisen- und arsenhaltigen Heilquellen am Monte Fronte auf 40 Jahre an eine örtliche Interessengruppe. Die Konzessionsvergabe an die "Società Balneare" führte bis in die zweite Hälfte der achtziger Jahre jedoch zu keinen größeren Erfolgen. Der Kurbetrieb war zu einseitig auf Gäste des Königreichs Italien hin ausgerichtet, auch ließ die Vermarktung des Mineralwassers sehr zu wünschen übrig. Erst eine öffentlichkeitswirksame Analyse der Heilquellen durch die Wiener Professoren Barth und Weidel 1880 mit äußerst günstigen Resultaten ließ Gä-

stezahlen und Mineralwasserabsatz kurzfristig sprunghaft ansteigen. Leonardi führt sehr deutlich aus, wie schwer den örtlichen Pionieren die Verwirklichung marktkonformer und profitorientierter Strategien fiel, deren Verwirklichung immer wieder an Kapitalschwäche und traditional gebundenen Orientierungen scheiterte. Die begrenzte Dynamik des örtlichen Gastgewerbes wurde 1895 durch den Einstieg reichsdeutscher Finanziers und Unternehmer abgelöst, der termingerecht zur Fertigstellung der Valsuganabahn (27.4.1896) erfolgte. Damit trat an die Stelle der gemächlichen Entwicklung der abgelaufenen Jahrzehnte ein stürmischer Investitionsschub, der den agrarisch geprägten Ort weitgehend umkrempelte. Das Gründungsfieber in Levico korrespondierte mit dem Boom von Hotelgründungen und Lokalbahnen in Süd- und Nordtirol in auffälliger Weise; es wäre äußerst lohnend, die Kapitalbewegungen des Tiroler Raumes seit ca. 1895 auf ihre Herkunft und Auswirkungen hin systematisch zu untersuchen. Leider blendet Leonardi - entsprechend seiner vorwiegend wirtschaftshistorisch angelegten Fragestellung - die brisante Frage weitgehend aus, mit welcher Reaktion die nationalen Bewegungen des Trentino den Vorstoß reichsdeutschen Kapitals und Managements quittierten, die auch die Entwicklung der Tourismushochburgen Arco und Madonna di Campiglio maßgebend steuerten.

Der kurze Aufschwung Levicos zum Kurort mitteleuropäischen Formats kam mit dem Ersten Weltkrieg und seinen Folgen jäh zum Stillstand. Leonardi rekonstruiert sehr präzise die Übernahme der Levico-Vetriolo-Heilquellen durch die Gemeinde und weist in aller Schärfe darauf hin, wie sich hinter diesem als nationale "Heldentat" deklarierten Akt

handfeste Interessen örtlicher Kapitaleigner verbargen. Die Gemeinde war freilich mit der Führung der von ihr 1920 übernommenen Heilquellen überfordert und mußte heilfroh sein, daß es ihr 1929 gelang, die Betriebe an den Staat abzugeben. Hoffnungen auf einen erneuten Aufschwung des Kurortes wurden allerdings bitter enttäuscht, da sich die staatliche Führung durch ein erschreckendes Ausmaß an Mißmanagement hervortat. Die Auswirkungen der staatlichen Konzeptionslosigkeit waren derart gravierend, daß sich sogar faschistische Korporationen auf Orts- und Bezirksebene zu schärfstem Protest veranlaßt sahen. Der Vorwurf der "Unbeweglichkeit, Inkompetenz und finanziellen Mißwirtschaft" ("inettitudine, incompetenza ed incapacità finanziaria", S. 225), womit die Gewerbetreibenden Levicos in einem Promemoria die Gebarung der staatlichen Società RR. Terme di Levico Vetriolo charakterisierten, blieb jedoch folgenlos und führte zu keinem Kurswechsel.

Auch nach dem Krieg hatten Levico und seine Thermaleinrichtungen größte Mühe, an den Aufschwung der Jahrhundertwende anzuknüpfen. Erst nach dem Übergang der Heilquellen an die Region Trentino-Alto Adige (1952) und späterhin an die Provinz Trient (1973) setzte eine erfolgreiche Neuorientierung von Management und Marketing ein. Der Kurort Levico selbst verzeichnete erst in den Siebzigerjahren eine spürbare Ausweitung von Bettenkapazität (1977: 7.861) und Nächtigungszahlen (1977: 540.488), wobei letztere gegenwärtig einen beachtlichen Plafond von rund 700.000 Nächtigungen erreicht haben. Das in jüngster Zeit außerordentlich gewachsene Bedürfnis nach einem umfassenden Kurangebot mit vielfältigen Therapieformen und die land-

schaftlich-klimatischen Vorzüge Levicos dürften mittelfristig - so die abschließende Einschätzung Leonardis - die positive Entwicklung des Kurortes auf eine solide Basis stellen. In den abschließenden Bemerkungen des Vfs. klingt freilich leichte Skepsis darüber an, ob die Touristikmanager des Kurortes künftig in der Lage sein werden, hinreichend flexibel auf den ständigen und rapiden Wandel des touristischen Marktes zu reagieren (vgl. S. 250).

Der Fall Levico ist ein paradigmatisches Fallbeispiel für die touristische Erschließung alpiner Räume. Die Gratwanderung zwischen selbstgesteuerter Entwicklung und dem Einbruch auswärtigen Kapitals ist typisch für viele touristische Zentren in den Alpen. In den notorisch armen ländlichen Räumen des Trentino war der sozioökonomische Strukturwandel durch den Tourismus mit besonderer Schärfe spürbar. Im Falle Levicos gewann die Entwicklungsdynamik ihre besondere Pointe durch den dreifachen Qualitätssprung und Übergang von "hausgemachter" Entwicklung über massive Immission reichsdeutschen Kapitals bis hin zu staatlich-öffentlichem Management. Dieser "Dreisprung" war zudem von nationalen und politischen Motiven begleitet, die dem Casus Levico zusätzliche Brisanz verleihen.

Der Schwerpunkt und die besondere Leistung von Leonardis Untersuchung liegen eindeutig in der Darstellung der Entwicklung bis zum Ersten Weltkrieg. Der Zusammenhang zwischen dem sozioökonomischen Kontext des Trentino, dem europäischen Aufschwung des Bäderwesens und der touristischen Entwicklung Levicos wird bis zu diesem Zeitpunkt überzeugend und prägnant ausgeführt. Für die Zeit nach 1918 hingegen blendet Leonardis die Entwick-

lung der örtlichen Verhältnisse und das größere Umfeld des Trentino weitgehend aus (so fehlen z.B. vergleichende statistische Angaben zu anderen touristischen Zentren des Trentino). Damit verengt der Vf. in bedauerlicher Weise die anfänglich wohltuend breit angelegte Perspektive des Buches. Zudem verschwinden nach 1930 unmerklich Akteure und lokale Interessengruppen aus der Darstellung. Leonardis stellt Entwicklungslinien dar, ohne deren Träger und deren Absichten konkret zu benennen. Diese schonungsvolle Anonymisierung der Interessengruppen mag dem Festschriftcharakter des Buches geschuldet sein, sie steht jedoch in einem bedauerlichen Kontrast zu den Kapiteln I-IV des Buches, in denen Personen und "pressure groups" explizit angeführt sind.

Trotz dieser Kritikpunkte bleibt festzuhalten, daß die Untersuchung von Andrea Leonardis für Tirol zweifellos eine Pionierarbeit von hohem Rang ist. Ihre über weite Strecken gelungene Verbindung von Wirtschafts-, Sozial- und Kulturgeschichte auf einer sorgfältig erhobenen empirischen Grundlage setzt dauerhafte Maßstäbe auf dem Weg zu einer künftigen Tourismusgeschichte des Tiroler Raumes.

Hans Heiss

Anton Holzer, Die Südtiroler Volkspartei.

Thaur: Kulturverlag, 1991; 181 Seiten.

Wohl kaum eine andere Institution ist in unserem Land so omnipräsent wie die SVP; viel wird über sie geredet, wie sie organisiert ist, wie sie funktioniert, bleibt aber vielfach ungeklärt. Wie ist diese Südtiroler Volkspartei aufgebaut