

# 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](mailto:info@geschichteundregion.eu)

Internet: [geschichteundregion.eu](http://geschichteundregion.eu); [storiaeregione.eu](http://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.

© 2017 by StudienVerlag Ges.m.b.H., Erlererstraße 10, A-6020 Innsbruck

e-mail: [order@studienverlag.at](mailto:order@studienverlag.at), Internet: [www.studienverlag.at](http://www.studienverlag.at)

Geschichte und Region/Storia e regione erscheint zweimal jährlich/esse due volte l'anno. Einzelnummer/singolo fascicolo: Euro 29,00 (zuzügl. Versand/più spese di spedizione), Abonnement/abbonamento annuo (2 Hefte/numeri): Euro 41,00 (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.

Abo-service/servizio abbonamenti: Tel.: +43 (0)512 395045, Fax: +43 (0)512 395045 - 15

E-Mail: [aboservice@studienverlag.at](mailto: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 Brennerreisebahn / 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.



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
<i>La riorganizzazione del sistema idroviario padano: l'idrovia Locarno-Venezia</i>	
Alfred Werner Höck. . . . .	41
<i>Infrastrukturpolitik und Arbeitsmigration am Beispiel des Baues des Salzburger Tauerntunnels in den Jahren 1901–1909</i>	
Magdalena Pernold. . . . .	64
<i>Die Brennerautobahn als Infrastruktur für Verkehr und Transit: Zur Entgrenzung geografischer Verkehrsräume im Zeitraum ihrer Realisierung</i>	
Paolo Tedeschi . . . . .	82
<i>Attraversare le Alpi per formare l'Europa: la BEI e il finanziamento dei progetti relativi alle vie di comunicazioni alpine (anni 1960 e 1970)</i>	

## Aufsätze/Contributi

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

Julia Hörmann-Thurn und Taxis . . . . .	125
<i>Ao. Univ. Prof. Mag. Dr. Klaus Brandstätter (29.11.1961–23.8.2014) – Eine Erinnerung</i>	
Sabine Jagodzinski/Aleksandra Kmak-Pamirska . . . . .	128
<i>Überlegungen im Nachklang der Konferenz „Regionalität als historische Kategorie. Prozesse, Diskurse, Identitäten im Mitteleuropa des 16.–19. Jahrhunderts“</i>	
Alessandro Paris . . . . .	137
<i>“1813–1816. Il paese sospeso: la costruzione della provincia tirolese / Das Land in der Schwebe. Die Konstruktion des Landes Tirol”. Cronaca del convegno</i>	
Margareth Lanzinger/Janine Maegraith . . . . .	144
<i>Witwenrechte im Litauen des 16. Jahrhunderts. Rezensionessay aus Tiroler Vergleichsperspektive</i>	

## Rezensionen/Recensioni

Margareth Lanzinger, Verwaltete Verwandtschaft. Eheverbote, kirchliche und staatliche Dispenspraxis im 18. und 19. Jahrhundert . . . . .	153
<i>(Jürgen Schlumbohm)</i>	
Florian Huber, Grenzkatholizismen. Religion, Raum und Nation in Tirol 1830–1848 . . . . .	159
<i>(Dieter Langewiesche)</i>	
Wolfram Siemann, Metternich. Stratege und Visionär . . . . .	164
<i>(Karin Schneider)</i>	
Martin Aust/Frithjof Benjamin Schenk (Hg.), Imperial Subjects. Autobiographische Praxis in den Vielvölkerreichen der Romanovs, Habsburger und Osmanen im 19. und frühen 20. Jahrhundert. . . . .	167
<i>(Kurt Scharr)</i>	
Hans Heiss/Rudolf Holzer, Sepp Innerkofler. Bergsteiger, Tourismuspionier, Held . . . . .	169
<i>(Markus Wurzer)</i>	
Nadja Danglmaier/Werner Koroschitz, Nationalsozialismus in Kärnten. Opfer. Täter. Gegner . . . . .	173
<i>(Brigitte Entner)</i>	

## Abstracts

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

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 „durchqueren Alpen“ und „gelebten Alpen“.<sup>1</sup> Die erste dieser beiden Bestimmungen bezeichnet den traditionellen 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.

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”.<sup>1</sup> 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 verkämter 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.<sup>2</sup> 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.<sup>3</sup> 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

occupa anche una posizione di rilievo nel dibattito pubblico.<sup>2</sup> 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.<sup>3</sup> 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 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 viee 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.

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 viee 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.<sup>4</sup> 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.<sup>5</sup> 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.<sup>4</sup> 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.<sup>5</sup> 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.<sup>6</sup> Unter ökonomischen Gesichtspunkten bringen Verzö-

zungen politische, technische 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.<sup>6</sup> 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 visioni 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.<sup>7</sup> 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.<sup>7</sup> 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<sup>8</sup> – 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.<sup>9</sup> 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

Belluno e Sondrio<sup>8</sup> 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.<sup>9</sup> 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 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.

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. Abge-

padano: 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 garantisca 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 Tauertunnels 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 Schlüsselement 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 Tauertunnels 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 Transittrecke diskursanalytisch untersucht.<sup>10</sup> Seit den 1950er Jahren, als man konkret begann, von dem Vorhaben zu sprechen, über die Eröffnung des letzten Teilstücks im Jahr 1974 bis

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

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

zatione 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 Stilsfer 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*

# 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 Regionalismuskurse, 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.<sup>1</sup> 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 Mittelrheingtal 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 Diplomatiesgeschichte 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 mit- samt der Herausbildung identitätsbestimmender Subregionen zusätzlich ver- stärkt. 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 Über- windung 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 Kon- struktion und Wahrnehmung von Regionen in der und durch die Literatur. Andreas Rüther (Bielefeld) stellte in vergleichender Analyse zwei unterschied- liche Schriftwerke der ostmitteleuropäischen Renaissance als Faktor für die Vorstellung und Herstellung von Regionen vor. Ausgehend vom späthumanis- tischen Werk des preußischen Gelehrten Martin Cromer präsentierte er eine geographisch-statistische Übersicht Polens, bewertete strukturelle Rahmen und zeitgenössische Sinnzuschreibungen. Seine Auswertung der Tagebuchaufzeich- nungen des Hans von Schweinichen wies das adlige Handeln und ständische Verhalten im Raum nach. Er arbeitete heraus, dass Regionalität empirisch er- fahrbar 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) wid- mete sich der Entwicklung und Tradition der polnischen Regionalforschung an der Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert am Beispiel der Literaturhisto- riker\*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 be- tonte 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 Regio- nen“ durch Akteure sowie durch performative und materielle Manifestationen reflektiert. Daniel Kalinowski (Ślupsk) 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, andererseits 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“<sup>2</sup> aufgefasst werden, um die Interdependenzen zwischen Regionen und Zentren zu verdeutlichen. Stellvertretend für die Donaumonarchie nahm Péter Tectet (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.<sup>3</sup> 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 Analyse-kategorien 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<sup>4</sup> 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, entangled territories*)<sup>5</sup> 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, *Interdyscyplinary model stosunków centro-peryferijnych. 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.

Merkmale äußeren. Auch sie sind nur in vergleichender Herangehensweise erfassbar. Dies trifft die Forderung von Ernst Langthaler, Mikrogeschichte transterritorial zu betreiben.<sup>6</sup> 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. Lebhaftes Diskussionsführten 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.