

# 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'Ö&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 verkürter 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

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

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

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

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



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

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

*Andrea Bonoldi und Hannes Obermair*

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

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

*Andrea Bonoldi e Hannes Obermair*

Margareth Lanzinger, *Verwaltete Verwandtschaft. Eheverbote, kirchliche und staatliche Dispenspraxis im 18. und 19. Jahrhundert*

*Wien/Köln/Weimar: Böhlau 2015, 405 Seiten.*

Mit Dispensen vom Ehehindernis der Verwandtschaft haben sich schon vor Jahrzehnten französische Spezialisten der Geschichte von Familie und Verwandtschaft beschäftigt. Schnell kamen sie zu dem Ergebnis, dass dies eine wenig ergiebige Quelle sei: Zu stereotyp sei ihr Inhalt, sie bringe nicht die Motive der Heiratswilligen zum Ausdruck, sondern spiegele nur die kirchenrechtlich anerkannten Dispensgründe. Andere Forscher behaupteten, die kanonischen Ehehindernisse seien seit der Mitte des 18. Jahrhunderts immer liberaler gehandhabt oder weitgehend abgeschafft worden. Margareth Lanzinger hat sich von solchen Thesen nicht abschrecken lassen, sondern diesen Themenkreis mehrere Jahre lang detailliert studiert und ihm nun ein Buch von vierhundert Seiten gewidmet. Die Lektüre wird selbst Skeptiker überzeugen: Lanzingers Untersuchung der Dispensakten führt zu einer Fülle interessanter und wichtiger Einsichten.

Im Mittelpunkt stehen die Diözesen Trient, Salzburg, Chur und vor allem Brixen. Nach heutigen politischen Grenzen werden Tirol, Südtirol und Vorarlberg am intensivsten behandelt. Zeitlich geht es insbesondere um das letzte Viertel des 18. und um das 19. Jahrhundert. In den kirchlichen und staatlichen Archiven hat die Verfasserin ein überraschend reiches Material gefunden, das sie sorgfältig auswertet, vorwiegend mit qualitativen Methoden, aber auch mit einigen aussagekräftigen Tabellen. Zu diesem Zweck hat sie in einer Datenbank fast 900 Fälle aus den mittleren Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts detailliert erfasst und knapp 1.300 Fälle aus den folgenden drei Jahrzehnten in summarischer Weise aufgenommen. So kann sie in der Darstellung immer wieder auf Einzelfälle zurückgreifen und von diesen Schritt für Schritt zu allgemeineren Aussagen kommen. Dabei konzentriert sich die Verfasserin auf die Fälle, in denen es um eine nahe Verwandtschaft – bis zu: Heirat mit Cousin(e) bzw. mit Kind von Cousin(e) – oder Verschwägerung ging; denn da durfte in der Regel nicht der Bischof, sondern nur der Papst dispensieren, und es entstand, besonders in der Diözese Brixen, jeweils ein umfangreiches Aktenmaterial, das viele Aspekte des Einzelfalls beleuchtet, auch wenn jedes Schriftstück in strategischer Absicht stilisiert ist. Bei Dispensen im dritten und vierten Grad – das heißt etwa zwischen Cousin und Cousinen zweiten oder dritten Grades – sind die Akten hingegen sehr viel schmäler, und ihr Inhalt erweist sich in der Tat als stereotyp. Diese Fälle entfernterer Verwandtschaft und Verschwägerung hat die Verfasserin daher nur stichprobenweise und summarisch einbezogen.

Lanzinger beschränkt sich nicht auf die erteilten Dispensen, sondern bezieht alle Heiratsvorhaben ein, die wegen Verwandtschaft oder Verschwägerung

aktenkundig wurden, auch die abgelehnten. Sie zeichnet die vielstufige und komplexe Interaktion der Brautleute, ihrer Familien und Freunde mit den kirchlichen und weltlichen Instanzen nach, vom Gemeindepfarrer und -vorstand über die regionalen Behörden bis zu den fernen Zentralen in Rom oder Wien. So kann sie die jeweilige Handlungslogik der unterschiedlichen Akteure konkret und quellennah herausarbeiten.

Nachdem die Einleitung (S. 9–40) aufgrund des Forschungsstands das Design der Arbeit umrissen hat, beschreibt das erste Kapitel (S. 41–98) die Konzepte des Eehindernisses und der Dispens als einer Gnade. Außerdem werden einige Argumentationsmuster thematisiert, die teils in den Verhandlungen über konkrete Dispensanträge, teils in den allgemeinen Debatten über Verwandtenehen zentral sind. Das zweite Kapitel (S. 99–157) widmet sich dem Ringen zwischen Kirche und Staat um die Kompetenz für Eheverbote und Dispensen in der Zeit von etwa 1780 bis 1815; nicht zuletzt geht es um die Auswirkungen dieses Konflikts für die betroffenen Brautpaare. Danach (S. 159–221) werden die Verfahrenswege vom Ansuchen bis zur Erteilung oder Ablehnung einer Dispens, die geforderten Evidenzen und die jeweilige Handlungslogik der Beteiligten herausgearbeitet. Das vierte Kapitel (S. 223–280) behandelt vorwiegend die Probleme, die der Heiratsabsicht verschwägerter Personen (besonders Witwer und Schwester der verstorbenen Frau) im Weg standen; das fünfte (S. 281–342) analysiert entsprechend die Schwierigkeiten, auf die Blutsverwandte (besonders Cousin und Cousine) stießen.

Aus der Fülle der Ergebnisse können hier nur wenige vorgestellt werden. Lanzingers sozialhistorische Analyse widerlegt die verbreitete These, Heiraten unter Verwandten seien im 19. Jahrhundert vor allem ein Oberschicht-Phänomen gewesen. Sie findet solche Ehevorhaben in allen Milieus. Ging es den Unbemittelten dabei um die Bewältigung von Notsituationen, so strebten die Begüterten nach Erhaltung und Konzentration von Besitz, Macht und Ansehen. Das Verbot der Ehe zwischen Verwandten wurde – wie schon von Augustinus, so auch im 19. Jahrhundert – nicht zuletzt damit begründet, dass der Zwang zur Exogamie den Zusammenhalt der Gesellschaft stärke: Durch eheliche Verbindungen zwischen fremden Familien werde dem „Familien-Egoismus“ entgegengearbeitet und „das Band der Freundschaft, der wechselseitigen Hülfe und besonders der Mitteilung der Güter weiter“ ausgebreitet (S. 70). Diese Argumentation passt sehr gut zu der These David Sabean, dass vermehrte Verwandteneheiraten im 19. Jahrhundert ein wichtiges Element der Konstituierung und Abschließung einer Oberklasse waren.

Kamen die Bitten um Dispens aus allen Schichten, so hatten die Eliten freilich bessere Chancen, eine Dispens zu erlangen. Diese Tendenz war sowohl im Kirchenrecht (S. 24, 207 f., 289 ff.) als auch im staatlichen Recht (S. 109 ff.) explizit. Außerdem hatten Angehörige einflussreicher Familien die Möglichkeit, durch ihre Beziehungsnetze Fürsprecher bei den regionalen oder zentralen

Autoritäten zu aktivieren (S. 239 ff.).<sup>1</sup> Die Kosten des Dispensverfahrens – die vorab hinterlegt werden mussten – waren zwar nach dem Stand der Brautleute abgestuft (S. 208 f.). Doch dieser Umstand und die Klausel, dass Verdienste um die Kirche in Form von Spenden und Stiftungen einer Dispens förderlich waren (S. 206 f.), nährten immer wieder den Verdacht, ein solcher Gnadenerweis sei im Grunde käuflich (S. 182 f., 267 Anm.).

Komplex war das Zusammenspiel zwischen den kirchlichen Anstrengungen zur Disziplinierung der Sexualmoral und der Behandlung von Dispens-Ansuchen. Gefahr für den Ruf einer Frau, eine Schwangerschaft der Braut oder ein vorehelich geborenes Kind gehörten durchaus zu den kanonisch akzeptierten, freilich „unehrbaren“ Gründen für eine Dispens (S. 62, 66 ff., 206, 208). Gab das Paar jedoch zu, diese Sünde begangen zu haben, um leichter dispensiert zu werden, so schwand alle Aussicht auf die Gnade (S. 193). Auch wenn diese Absicht verneint wurde, blieb ein nicht unerhebliches Risiko der Ablehnung. Lebte das Brautpaar bereits unter einem Dach, was besonders zwischen einem Witwer (zumal wenn er kleine Kinder hatte) und der Schwester seiner verstorbenen Frau oft vorkam, so legte die rigide Brixener Kirchenführung ihm seit den 1850er Jahren meist ein strenges Bußprogramm auf. Neben zahlreichen kirchlichen Ritualen gehörte dazu die Trennung und Kontaktvermeidung zwischen den Betroffenen während eines halben Jahres oder länger (S. 200 f., 216 f., 264 ff., 302 Anm.). Wurde die Dispens verweigert, sollte das unverheiratete Paar auf Dauer getrennt werden, laut staatlichem Gesetz notfalls mit polizeilicher Gewalt. Dass derartige Trennungen tatsächlich gewaltsam exekutiert wurden, hat Lanzinger in ihrem Material allerdings nicht gefunden (S. 267) – im Unterschied etwa zum Königreich Hannover.<sup>2</sup>

Da die katholische Kirche grundsätzlich Verschwägerung als ebenso schwerwiegendes Eehindernis betrachtete wie Blutsverwandtschaft, bestand zwischen einem Witwer und der Schwester seiner verstorbenen Frau eine Verwandtschaft ersten Grades. Doch die Dispensansuchen aus solchen Konstellationen nahmen zu, und Mitte des 19. Jahrhunderts soll ein Papst empört den Eindruck geäußert haben, „dass in Deutschland für Witwer es keine Bräute mehr gäbe als ihre Schwägerinnen“ (S. 224). Mehr als drei Viertel dieser Anträge blieben in den 1830er und 1840er Jahren ohne Erfolg (S. 253). Der einzige Grund, einem solchen Paar Dispens zu gewähren, war in dieser Zeit drohender Abfall von der katholischen Kirche (S. 227 ff.). Wie bei der Sexualmoral wird auch hier eine Aporie des kirchlichen Dispenswesens sichtbar, die durch Ge-

1 Marais zwölfjähriger „Tiroler Herzog“, der „in eine Cousine verliebt war“, hätte sich also gar nicht erschießen müssen!! Sandor MARAI, *Die Glut* (1942), München 8. Aufl. 1999, S. 36.

2 Jürgen SCHLUMBOHM, „Wilde Ehen“: Zusammenleben angesichts kirchlicher Sanktionen und staatlicher Sittenpolizei (Osnabrücker Land, ca. 1790–1870). In: Ders. (Hg.): *Familie und Familienlosigkeit: Fallstudien aus Niedersachsen und Bremen vom 15. bis 20. Jahrhundert* (Veröffentlichungen der Historischen Kommission für Niedersachsen und Bremen XXXIV, 17), Hannover 1993, S. 63–80, hier 68–74.

heimhaltung kaum notdürftig vor dem Kirchenvolk verborgen werden konnte. Immer wieder machten sich Betroffene das Argument eines möglichen Übertritts zum Protestantismus zu eigen (243 ff.); im besonderen Fall eines angesehenen Beamten war sogar eine bischöfliche Behörde bereit, von sich aus diesen einzig wirksamen Grund zu unterstellen (S. 228 f.). Besonders in den Gebieten, die an die Schweiz angrenzten, hatte die Drohung mit Konfessionswechsel genügend Plausibilität, um Rom zu einer Dispens bei naher Verschwägerung oder Verwandtschaft zu bewegen. Das galt freilich nur für die deutschsprachigen Gebiete, wo Protestanten nie fern schienen, nicht für die italienischen Diözesen. Dort war in dieser Zeit der einzig anerkannte Dispensgrund bei den nahen Graden „die gewisse oder wahrscheinliche Lebensgefahr, angedroht von einem Dritten“ (S. 232), also ein drohender ‚Ehrenmord‘.

Der kirchlichen Obrigkeit war wichtig, dass Dispensen immer nur im Einzelfall demütig erbeten und als Gnade gewährt werden konnten; keineswegs sollte sich die Vorstellung verbreiten, dass es ein Anrecht darauf gebe. Trotz vielfacher Bemühung um Geheimhaltung ging die Nachricht von erteilten Dispensen in den Gemeinden und Regionen von Mund zu Mund. Paare in ähnlicher Konstellation berücksichtigten sie in ihrer Argumentation und gründeten darauf einen impliziten Anspruch (S. 349). Präzedenzfälle waren beim Gnadenerweis der Alptrauer der kirchlichen Obrigkeit (S. 301 ff.); Advokaten sollten aus dem Verfahren unbedingt ferngehalten werden, zumindest in der strengen Diözese Brixen (S. 248 ff.).

Die aufgeklärte Monarchie unter Josef II. suchte die Macht der katholischen Kirche auch auf dem Gebiet des Eherechts zu beschneiden. Die Eheverbote sollten auf den ersten und zweiten Grad der Blutsverwandtschaft und Verschwägerung reduziert, Dispensen kostenlos gewährt, die römische Zentrale von den Dispensverfahren ausgeschlossen und die staatlichen Behörden eingeschaltet werden. Doch auf diesem sensiblen Feld wagte die Regierung keinen offenen Konflikt mit der Kirche, etwa durch Einführung der Zivilehe, sondern begnügte sich mit halbherzigen Verordnungen und Gesetzen. Daraus folgten in der Zeit von etwa 1780 bis 1815 zahllose Streitereien zwischen kirchlichen und staatlichen Stellen um Kompetenzen und Verfahrenswege – mit dem Ergebnis, dass es für die betroffenen Paare in dieser Zeit schwerer als sonst war, eine Dispens zu erhalten. Die ursprüngliche Intention der staatlichen Reformgesetze wurde so in ihr Gegenteil verkehrt (S. 99–157). Regierung und Verwaltung nahmen die josephinischen Neuerungen Schritt für Schritt zurück, und übergaben mit dem Konkordat 1855 die Zuständigkeit für das Eherecht weitestgehend wieder an die Kirche. Erst im Zuge der liberalen Reformen wurde 1870 eine „Notzivilehe“ eingeführt, insbesondere für Personen, die keiner Religion angehörten. Diese Möglichkeit stand fortan auch bei Paaren im Raum, die Schwierigkeiten hatten, eine Dispens zu erlangen. In keinem der untersuchten Fälle kam es zu dem von der Kirche verabscheuten Schritt,

doch die Drohung damit konnte die katholische Obrigkeit im Einzelfall dazu bewegen, einem prominenten liberalen Politiker die Heirat mit seiner Nichte zu gestatten – also von dem stärksten überhaupt dispensierbaren Ehehindernis zu befreien (S. 320 ff.).

Bemerkenswert sind die erheblichen Unterschiede in der Dispenspraxis, die die Verfasserin zwischen verschiedenen Diözesen, ja sogar zwischen Teilgebieten eines Bistums feststellt. Auch im Zeitverlauf gab es deutliche Veränderungen; jedoch gingen diese keineswegs geradlinig zu einer immer liberaleren Handhabung der Eheverbote. Nicht nur der jeweilige Papst und Bischof, auch Dekane und Ortspfarrer hatten ihre eigene Sicht auf diese Problematik und beeinflussten durch Verständnis oder Strenge den Entscheidungsprozess. Regional ungleich verteilt war in der Bevölkerung die Neigung zur Heirat zwischen nahe Verwandten oder Verschwägerten, sogar in dem überschaubaren Untersuchungsgebiet. Während in vielen Teilen Tirols nur 1% der Brautpaare eine Dispens aus Rom zu erbitten hatten, waren es im Bregenzerwald 4% (S. 335 ff.). Umsichtig diskutiert Lanzinger die Ursachen und weist monokausale Erklärungen – etwa durch Erbrecht, Ehegüterrecht oder Sozial- und Wirtschaftsstruktur – zurück. Erst das Zusammenspiel von „Verwandtschaftslogik“ und „Ehegüterlogik“ erweist den spezifischen Sinn der Heirat im Nahbereich (S. 273 ff.). Ebenso wirkte sich die Verwaltungspraxis der kirchlichen und weltlichen Obrigkeiten aus, so dass im historischen Prozess unterschiedliche politische Kulturen entstanden. In manchen lokalen und regionalen Gesellschaften waren die Frauen und Männer eher als anderswo geneigt, dem kirchlichen „Gnadenparadigma der Dispensen ein Paradigma des Anspruchs entgegen zu setzen“ – so Lanzingers These (S. 338).

Nur wenige Wünsche oder Einwände bleiben nach der Lektüre dieses großen Buches. Man mag bedauern, dass es nicht mehr über die – durch Patenschaft entstehende – „geistliche Verwandtschaft“ sagt, obwohl diese der katholischen Kirche grundsätzlich ebenso als Ehehindernis galt wie Blutsverwandtschaft oder Schwägerschaft. – Eindrucksvoll belegt die Verfasserin, wie entschieden die Kirche das Eheverbot für Verschwägte verteidigte – auch gegen die im 19. Jahrhundert mächtiger werdenden medizinisch-naturwissenschaftlichen Diskurse, die die Gefahr der „Entartung“ nur beim Nachwuchs von Blutsverwandten sahen. Doch scheint sich dieser Kampf der Kirche auf das Feld der nahen Schwägerschaft beschränkt zu haben, jedenfalls in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Dass auf etwa hundert Dispensen im dritten und vierten Grad der Blutsverwandtschaft nur eine Handvoll Dispensen im dritten und vierten Grad der Schwägerschaft kamen, erklärt die Verfasserin vorsichtig mit „unterschiedlichen Aufmerksamkeitsökonomien“ (S. 332 f.). Vielleicht kann man weitergehen und diesen Befund als Beweis dafür ansehen, dass entferntere Verschwägerung in der Regel nicht nur für die Heiratswilligen und ihre Umgebung in der Gemeinde (S. 73 ff.), sondern auch für die örtlichen

und höheren Geistlichen kein Gegenstand der Sorge war. Solche Verbindungen verzweigten sich über drei oder vier Generationen außerordentlich; sie waren offenbar im Wissen der befragten lokalen Gewährsleute kaum präsent, und die Pfarrer verwendeten nicht annähernd so viel Mühe darauf, sie anhand der Kirchenbücher aufzuspüren wie die Bande der Blutsverwandtschaft, die durch einfaches Verfolgen der Abstammung von den Eltern bis zu den Urgroßeltern sichtbar wurden. – Die Tabellen 1 und 2 zeigen eindrucksvoll, wie sich innerhalb weniger Jahrzehnte das Dispensgeschehen wandelte. Noch deutlicher kämen die Veränderungen zum Ausdruck, wenn in jeder Zelle dieser Tabellen auch die absolute Zahl der Fälle sowie die Zeilen- und Spalten-Prozente ständen. So muss der Leser selbst errechnen, dass zum Beispiel die Erfolgsquote eines Dispensansuchens von Schwager und Schwägerin von 24% in der Zeit von 1831 bis 1846 auf 63% in den Jahren zwischen 1847 und 1862 stieg. – Nur wenige Angaben macht die Verfasserin zu den Kosten des Dispensverfahrens. Immerhin wird aus den Fallgeschichten deutlich, dass die Gebühren für wenig Begüterte, die nahe verwandt oder verschwägert waren, eine erhebliche Belastung waren (S. 241 f. Anm., 267 Anm.), während Vermögende locker erklärten, „dass man die Kosten nicht scheue“ und „bezahlen werde, was gefordert wird“ (S. 295 f.). Die Umrechnung der Gebühren in heutige Währung (S. 237 Anm.) ist allerdings angesichts der grundlegenden Verschiebungen im Preisgefüge weniger aussagekräftig als etwa ein Vergleich mit dem damaligen Gesindelohn.

Diese punktuellen Wünsche und Vorschläge sind sämtlich von geringer Bedeutung.<sup>3</sup> Was bleibt, ist der reiche Ertrag eines sorgfältig recherchierten, klar gegliederten und gut geschriebenen Buches.

*Jürgen Schlumbohm*

3 Noch weniger fällt die durchgehend irrtümliche Schreibweise des Namens von Johann David Michaelis ins Gewicht.