

# 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., Erlenstraße 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 Tauerntunnels in den Jahren von 1901 bis 1909 und wirft die Frage nach den Lebens- und Arbeitsbedingungen der am Bau beteiligten Arbeiter auf. Ebenso geht es um die Auswirkungen der Präsenz einer großen Masse von ortsfremden Arbeitskräften auf die lokale Gesellschaft. Der Tunnel war ein 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 Tauerntunnels in den Jahren 1901–1909", è invece incentrato soprattutto sulle condizioni di vita e lavoro delle maestranze impiegate nella realizzazione della galleria ferroviaria dei Tauri, e sull'impatto che ebbe sulla società locale l'afflusso di una massa consistente di manodopera straniera. L'opera rappresentava un elemento chiave della linea ferroviaria che avrebbe dovuto collegare l'area boema a Trieste attraverso il Salisburghese, proponendosi in alternativa al tracciato della *Südbahn* passante per Vienna, che aveva garantito per decenni alla società titolare una posizione di sostanziale monopolio nella gestione dei traffici tra le aree economicamente più evolute dell'impero e il mare. Se l'infrastruttura fu portata a termine piuttosto rapidamente, il suo ruolo sarebbe però stato almeno in parte ridimensionato a causa degli sconvolgimenti portati dalla prima guerra mondiale. La realizzazione della linea fece affluire in aree alpine relativamente poco popolate e caratterizzate da una struttura sociale e culturale omogenea e ancora largamente tradizionale un'enorme quantità di manodopera – 70.000 persone nel momento di massimo sforzo – proveniente in maggior parte dalle aree meno sviluppate della monarchia asburgica, come quella balcanica. La sfida per chi dirigeva i lavori e per le comunità locali fu duplice: da un lato garantire condizioni di vita e di lavoro accettabili, assicurando vitto,

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

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

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

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

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



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

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

*Andrea Bonoldi und Hannes Obermair*

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

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

*Andrea Bonoldi e Hannes Obermair*

# Witwenrechte im Litauen des 16. Jahrhunderts. Rezensionessay aus Tiroler Vergleichsperspektive

*Margareth Lanzinger/Janine Maegraith*

Witwen sind seit den 1970er Jahren ein Thema der Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, der Historischen Familienforschung sowie der Frauen- und Geschlechtergeschichte.<sup>1</sup> Neue Fragestellungen hat zuletzt die Historische Verwandtschaftsforschung entwickelt. In der Perspektivierung der Witwenposition changieren die Zuschreibungen zwischen hoher Vulnerabilität und besonderer Eigenständigkeit. Ambivalent sind auch spätmittelalterliche und frühneuzeitliche Bilder und Diskurse: Neben der armen Witwe und der lebenslang trauernden Witwe steht die lustige, wenn nicht die lüsterne Witwe.<sup>2</sup> Damit werden sowohl soziale als auch rechtliche Unterschiede reflektiert. Die einseitige Fokussierung auf Witwen kann zum Teil als Folge von unterschiedlichen Heiratsmustern gesehen werden: Witwer gingen in westeuropäischen Gesellschaften sehr viel häufiger als Witwen und auch nach deutlich kürzeren Zeitabständen eine neue Ehe ein.<sup>3</sup> Zum Teil lässt sich das Forschungsinteresse an Witwen aber auch damit begründen, dass Verwitwung, je nach erb- und ehedüterrechtlichem Kontext, für Frauen deutlich gravierendere soziale und ökonomische Auswirkungen haben konnte als für Männer, etwa wenn sie die Wirtschaftsführung abtreten oder gar das Haus ihres Ehemannes verlassen und unter Umständen bei einer Wiederheirat damit auch die Kinder aus der vorigen Ehe zurücklassen mussten. Nicht zuletzt sind Witwen in den Quellen gut greifbar, so in gerichtlichen Verhandlungen, in Haushaltslisten und Inventaren.<sup>4</sup> Die Situation von Witwen kann daher Einblicke in die Grundstrukturen einer Gesellschaft geben, denn deren Handlungsräume

- 1 Als kleine Auswahl Ida BLOM, *The History of Widowhood: a Bibliographical Overview*. In: *Journal of Family History* 16, 2 (1991), S. 191–210; Jan BREMMER/Loufens VAN DEN BOSCH (Hg.), *Between Poverty and the Pyre. Moments in the History of Widowhood*, London/New York 1995; Sandra CAVALLO/Lyndan WARNER (Hg.), *Widowhood in Medieval and Early Modern Europe*, Halow 1999; Themenheft von *History of the Family* 7, 1 (2002).
- 2 Vgl. Bernhard JUSSSEN, *Der Name der Witwe. Erkundungen zur Semantik der mittelalterlichen Bußkultur*, Göttingen 2000; Eve ROSENHAFT, „... mich als eine Extraordinarium“. Die Witwe als widerstrebendes Subjekt in der Frühgeschichte der Lebensversicherung. In: Udo ARNOLD u. a. (Hg.), *Situationen einer Hochschullaufbahn. Festschrift für Annette Kuhn zum 65. Geburtstag*, Dortmund 1999, S. 292–309, hier S. 304 f.
- 3 Vgl. Antoinette FAUVE-CHAMOUX, *Revisiting the Decline of Remarriage in Early-Modern Europe: the Case of Rheims in France*. In: *The History of the Family* 15, 3 (2010), S. 283–297, hier S. 291; als Klassiker Jacques DUPÂQUIER u. a. (Hg.), *Marriage and Remarriage in Populations of the Past. Proceedings of the International Colloquium on Historical Demography*, London 1981.
- 4 Zu unterschiedlichen Zugriffsmöglichkeiten siehe z. B. Richard WALL, *Widows, Family and Poor Relief in England from the Sixteenth to the Twentieth Century*. In: Beatrice Moring (Hg.), *Female Economic Strategies in the Modern World*, London u. a. 2012, S. 11–32.

und Positionierungen sind aufs Engste mit Vermögensarrangements und Verwandtschaftslogiken verbunden, die räumlich und zeitlich, aber auch je nach sozialem Kontext und rechtlichem Rahmen quer durch Europa enorm differierten – und damit Vergleichsperspektiven herausfordern.

Allerdings beschränkten sich die Vergleichsmöglichkeiten bisher auf das westliche Europa; Studien zu Osteuropa und dessen rechtlichen Kontexten waren vor allem sprachlich kaum zugänglich. Vor Kurzem ist die Dissertation von Jurgita KUNSMANAITĖ über adlige Witwen in Litauen im 16. Jahrhundert in englischer Sprache erschienen. Thema des Buches ist vor allem die Vorsorge, die für adelige Witwen getroffen wurde, sowie die Frage, in welchem Verhältnis deren Ansprüche zum Familienbesitz standen. Abgesehen von der Einführung (Kap. 1) und einem Resümee am Schluss (Kap. 9) geht die Autorin in sieben Kapiteln auf den Forschungsstand sowie auf zentrale Begriffe und Konzepte ein (Kap. 2), auf die Quellen (Kap. 3), auf die Rechtslage vor 1529 (Kap. 4), auf die Witwenrechte in den neuen Statuten (Kap. 5) und darin thematisierte rechtliche und vertragliche Absicherungen (Kap. 6), auf Witwenregelungen, die sich in den Gerichtsbüchern (*Metrica*) für Witwen finden, und zwar differenziert nach Witwen, die Anspruch auf eine Versorgung hatten und solche die keinen solchen Anspruch hatten (Kap. 7), und schließlich auf die Frage nach Einflüssen von benachbarten Rechten und möglichen Gemeinsamkeiten (Kap. 8). Damit möchte die Autorin an die europäischen Diskussionen anschließen und zugleich die litauische Forschung in die Debatte einbringen.<sup>5</sup> Wir nehmen diesen Ball auf und treten mit den Grundlegungen und Ergebnissen dieses Buches, ausgehend von unserem aktuellen Forschungsprojekt über *Vermögen als Medium der Konstituierung von Verwandtschaftsräumen*, das im südlichen Tirol verortet ist<sup>6</sup>, in einen kritischen Dialog.

### Situative und soziale Differenzierungen

Jurgita KUNSMANAITĖ argumentiert ihren thematischen Schwerpunkt und ihre zeitliche Beschränkung damit, dass Witwen quellenmäßig im Mittelalter und in der Frühen Neuzeit am besten zu fassen seien, da sie einen spezifischen rechtlichen Status genossen, bei dem sie teils mehr, teils aber auch weniger Freiheiten im Vergleich zu ledigen oder verheirateten Frauen hatten. Denn einerseits konnten sie unabhängiger agieren, je nach sozialer Position und rechtlicher Situation über Autorität und (Verwaltungs-)Macht verfügen, andererseits aber auch in eine missliche Lage geraten, in der sie um das Überleben kämpfen mussten. Die Autorin hat das Ziel, in ihrer Untersuchung zu einem allgemeineren, wenn nicht gar „allumfassenden“ – *all-embracing* –

5 Jurgita KUNSMANAITĖ, *Provisions for Widowhood in the Legal Sources of Sixteenth Century Lithuania*, Kiel 2015.

6 Das Projekt wird vom FWF gefördert (P 29394-G28). Damit führen wir ein Anfang 2016 abgeschlossenes, vom Südtiroler Forschungsfonds gefördertes Projekt weiter.

und „objektiven Bild“ von Witwenschaft zu gelangen (S. 12). Unsere Befunde legen jedoch nahe, dass die Umstände immer situativ und kontextabhängig sind – einerseits aufgrund der sehr unterschiedlichen rechtlichen Modelle und andererseits aufgrund der Variationsvielfalt im Umgang damit: Die Lage einer Witwe, die infolge einer Gütergemeinschaft oder einer testamentarischen Verfügung die Hälfte des vormals ehelichen oder ehemännlichen Besitzes innehatte, differierte von jener Witwe, die ihre Mitgift oder ihr Heiratsgut rückerstattet bekam und das Haus des verstorbenen Mannes verlassen sollte. Eine Witwe, die einst als Erbtöchter das Gros des Besitzes in die Ehe eingebracht hatte, stand bei Gütertrennung ganz anders da als eine Witwe im Fall umgekehrter Besitzverhältnisse. Nicht zuletzt unterschieden sich nicht nur die Lebenswelten von adeligen Witwen, die bei Kunsmanaitė im Fokus stehen, sondern üblicherweise auch die rechtlichen Regelungen deutlich von denen, die für bürgerliche und bäuerliche oder für Witwen mit sehr geringem Vermögen galten.<sup>7</sup>

Die Autorin beschreibt in wenigen Worten die soziale Schichtung in Litauen und erwähnt die Ausweitung der Leibeigenschaft im 16. Jahrhundert sowie den geringen Anteil der Urbanisierung. Insbesondere geht sie auf den Adelsstand ein, der im 16. Jahrhundert etwa sieben Prozent der Bevölkerung in ihrem Untersuchungsgebiet umfasste (S. 23f). Der Geistlichkeit, den Bauern und den städtischen Bürgern ist jedoch nur wenig Raum gewidmet – sie sind nicht Teil der inhaltlichen Analyse. Die Fokussierung auf adlige Witwen lässt aus unserer Sicht keine sozial übergreifenden Rückschlüsse und Gleichsetzungen zu, denn jeder Versuch einer so breit angelegten Verallgemeinerung stößt sehr schnell an Grenzen.

Wohl aber lassen sich innerhalb eines bestimmten rechtlichen Rahmens und je nach sozialer Zugehörigkeit spezifische Konstellationen und daran geknüpfte strukturierte Handlungsrepertoires<sup>8</sup> herausarbeiten. Jurgita Kunsmanaitė spielt die gängigen Optionen entlang von drei wesentlichen Differenzierungen durch, und zwar bezogen auf die *geltenden Statuten*: Die Statuten unterschieden sich je nachdem, ob eine Frau im Witwenstand blieb oder wieder heiratete, ob Kinder vorhanden waren oder nicht und wenn, ob diese minderjährig oder volljährig waren (S. 18). Von unterschiedlichen familialen Konstellationen auszugehen

7 Zu adeligen Vermögensregelungen im südlichen Tirol vgl. Siglinde CLEMENTI, *Deren von Wolkenstein. Familienstrategien, Heirat und Geschlechterbeziehungen bei den Wolkenstein-Trostburg, ca. 1500 bis 1650*. In: Gustav PFEIFER/KURT ANDERMANN (Hg.), *Die Wolkensteiner – Facetten des Tiroler Adels in Spätmittelalter und Neuzeit*, Innsbruck 2009, S. 111–147; Martina SCHATTKOWSKY (Hg.), *Witwenschaft in der Frühen Neuzeit. Fürstliche und adelige Witwen zwischen Fremd- und Selbstbestimmung*, Leipzig 2003; Anke HUFSCHEIDT, *Adlige Frauen im Weserraum zwischen 1570 und 1700. Status – Rollen – Lebenspraxis*, Münster 2001; Karl-Heinz SPIES, *Familie und Verwandtschaft im deutschen Hochadel des Spätmittelalters, 13. bis Anfang des 16. Jahrhunderts*, Stuttgart 1993; DERS., *Witwenversorgung im Hochadel. Rechtlicher Rahmen und praktische Gestaltung im Spätmittelalter und zu Beginn der Frühen Neuzeit*. In: SCHATTKOWSKY, *Witwenschaft in der Frühen Neuzeit*, S. 88–114.

8 Vgl. Gadi ALGAZI, *Kulturkult und die Rekonstruktion von Handlungsrepertoires*. In: *L'Homme*. Z.F.G. 11, 1 (2000), S. 105–119.

hat sich auch für den Tiroler Raum als produktiver Zugriff erwiesen, um die Fülle an Material zu strukturieren und vor allem um die *vertragliche Praxis* zu analysieren. Die unterschiedlichen Konstellationen lassen sich mit spezifischen Arrangements in Verbindung bringen, die zugunsten oder auch zum Nachteil von Witwen getroffen wurden und weisen zugleich Tendenzen und Variationen auf, die sich ihrerseits mit bestimmten Kontexten in Relation setzen lassen: mit städtischen und ländlichen, mit handwerklichen und bäuerlichen.<sup>9</sup> Entsprechend unterschiedlich fallen Darstellungsweise und Ergebnisse aus: Unser Zugang setzt bei den Vereinbarungen an und zieht von dort aus die Fäden zu sozialen Logiken und rechtlichen Grundlagen<sup>10</sup>, während Kunsmanaitė zwar beides gleichermaßen zu berücksichtigen beabsichtigt, sich jedoch primär mit den rechtlichen Grundlagen auseinandersetzt. So beschränken sich die Kapitel vier bis sechs und damit der inhaltliche Kern des Buches auf die theoretische Diskussion des Rechts und auf hypothetische Situationen von Witwen. Dabei wären konkrete exemplarisch herausgegriffene Fälle hilfreich gewesen, um Klarheit in Bezug auf nicht immer leicht nachvollziehbare Konstruktionen zu schaffen. Das heißt nicht, dass das Recht nebensächlich ist; unser Plädoyer gilt vielmehr einem möglichst breit kontextualisierten Zugang zur sozialen Praxis des Rechts.

## Recht und Praxis

Eine gewisse Parallele zwischen Litauen und Tirol gibt es in der Chronologie der für die Frühe Neuzeit maßgeblichen rechtlichen Grundlagen: Die „Ersten litauischen Statuten“ wurden im Jahr 1529 verfasst; darauf folgten 1566 eine zweite und 1588 eine dritte Fassung, die zahlreiche Änderungen, zum Teil Umkehrungen des zuvor Geltenden beinhalteten. Kunsmanaitė konzentriert sich in ihrer Studie auf die ersten Jahre nach Einführung der ersten Statuten und auf das letzte Jahrzehnt, in dem sie in Kraft waren (S.16, Anm. 9). Die Tiroler Landesordnungen von 1526 und von 1532 erfuhren bis zur dritten Version von 1573 zwar wesentliche Erweiterungen und Ergänzungen im Sinne von Spezifizierungen, die jedoch keine markanten Richtungswechsel im vermögensrechtlich relevanten dritten Buch zur Folge hatten. Eine weitere Vergleichbarkeit besteht hinsichtlich der Charakterisierung dieser Statuten: Da wie dort brachten sie keine grundlegenden Neuerungen mit sich, sondern

9 Vgl. Janine MAEGRAITH, *Widows' Endowments and the Question of Property: Use, Ownership and Transmission of Property in Urban and Rural Contexts in Early Modern Tyrol*. In: Margareth LANZINGER/Janine MAEGRAITH/Siglinde CLEMENTI/Ellinor FORSTER/Christian HAGEN (Hg.), *Stipulating – Litigating – Mediating. Negotiations of Gender and Property*, Leiden 2017 (in Vorbereitung).

10 Als Vergleich verweisen wir auf Margareth LANZINGER/Janine MAEGRAITH, *Konkurrenz um Vermögen im südlichen Tirol des 16. Jahrhunderts*. In: *L'Homme*. Z.F.G. 27, 1 (2016), S. 15–31; Christian HAGEN/Margareth LANZINGER/Janine MAEGRAITH, *A Precarious Balance between Competing Interests. Death-Related Stipulation in South Tirol c. 1350–1600*. In: Mia KORPIOLA/Anu LAHTINEN (Hg.), *Planning for Death: Wills, Inheritance and Property Strategies in Medieval and Reformation Europe*, Leiden 2017 (im Druck).

basierten auf bereits zuvor praktiziertem Recht.<sup>11</sup> Die rechtlichen Vorläufer sind bei Kunsmanaitė sehr ausführlich dargestellt (S. 15, 54–59 u. 67–83). Als besonders verdienstvoll ist hervorzuheben, dass die Autorin im Anhang ihres Buches Auszüge aus den litauischen Statuten von 1529 und 1566 aus dem „Old Belorussian“ ins Englische übersetzt und damit zumindest in Teilen eine große Hürde für einen europaweiten Vergleich ausgeräumt hat.

Den Tiroler Verfachbüchern dieser Zeit vergleichbar klingen auf den ersten Blick die von Kunsmanaitė ausgewerteten litauischen Gerichtsbücher *Metrica* oder *Landbooks* (S. 63–66), die neben Streitfällen auch Schenkungen und Testamente enthalten sowie über Besitz- und Vermögenstransfers Auskunft geben. Im achten Kapitel des Buches analysiert die Autorin eine Auswahl an Fällen, um den rechtlichen Grundlagen Erkenntnisse aus der Praxis gegenüberzustellen.<sup>12</sup> Im Unterschied zu den Tiroler Verfachbüchern dominieren in den *Metrica* jedoch Dokumente, die den Landadel betreffen. Das hängt nicht zuletzt mit deren Entstehungs- und Überlieferungsort – der Kanzlei des Großfürstentums Litauen – zusammen. Die bäuerliche Bevölkerung suchte hingegen lokale oder grundherrschaftliche Gerichte auf, von denen auch unsere Gerichtsbücher stammen. Kunsmanaitė zufolge sind solche für Litauen in dem von ihr gewählten Zeitraum nicht vorhanden. So stellt sich die Frage, ob dies überlieferungsbedingt ist oder ob sich darin Auswirkungen der unterschiedlichen grundherrschaftlichen Struktur – Leibeigenschaft in Litauen<sup>13</sup> im Vergleich zu dem abgabenzentrierten Modell bei gleichzeitiger persönlicher Freiheit in Tirol – auf die Gerichtsnutzung und die Vertragspraxis zeigen. Zudem bleibt die Frage offen, ob es Material städtischer Provenienz gibt.<sup>14</sup>

Beiden Rechtsräumen gemeinsam war, dass das Recht selbst gewisse Handlungsoptionen offen ließ und nicht alles eindeutig und strikt geregelt war. So sah die Tiroler Landesordnung im Erbrecht zwar vor, dass die absteigende Linie, also die Kinder – so vorhanden – als erste erben, und den Söhnen wurde „ain zimlicher [angemessener, Anm. d. Verf.] Vorteil / zuerhaltung Stam(m)ens vnd Namens“ eingeräumt.<sup>15</sup> Allerdings war nicht festgelegt, dass nur ein Sohn die Besitznachfolge antreten sollte und auch nicht, ob der älteste

11 Vgl. HAGEN/LANZINGER/MAEGRAITH, A Precarious Balance; allgemein zum rechtlichen Vorläufer vgl. Herrmann WIESFLECKER, Das Landrecht Meinhards II. von Tirol. In: Ernest Troger (Hg.), Neue Beiträge zur geschichtlichen Landeskunde Tirols. Festschrift Franz Huter zum 70. Lebensjahr, München 1969, S. 455–465.

12 Nicht ganz klar sind die Kriterien, nach denen die ausgewerteten Fälle in den litauischen Gerichtsbüchern *Metrica* oder *Landbooks* für diesen Abschnitt ausgewählt wurden. Von 2.000 gesichteten Fällen wurden 200 als relevant erachtet und für die Untersuchung selbst 61 davon ausgewählt, wovon aber nur sehr wenige im Text behandelt sind. So sind die Ergebnisse in Hinblick auf die getroffenen Vereinbarungen nur lose mit der ausführlichen Abhandlung der Statuten verbunden und bleiben im Vergleich dazu letztlich anekdotisch.

13 Vgl. allgemein dazu Markus CERMAN, Villagers and Lords in Eastern Europe 1300–1800, Basingstoke u. a. 2012, besonders zu Dorfgerichten als Mittel und Ort der Streitschlichtung S. 36.

14 Die Autorin verweist auf Jolanta Karpavičienė's Arbeit, in der sie den Status von Frauen in Städten und auf dem Land vergleicht (S. 37).

15 Tiroler Landesordnung (TLO) 1573, III, 9.

oder der jüngste den Vorzug haben sollte. Daher gab es in Tirol gemeinsame Besitzübernahme durch Brüder, ungeteilte und geteilte Besitznachfolge.<sup>16</sup> Und auch Töchter waren nicht grundsätzlich von der Besitznachfolge ausgeschlossen. Eine Ausnahme bildete hier wie auch in anderen europäischen Räumen der Adel, der die Söhne eindeutig favorisierte. Adlige Töchter wurden in der Frühen Neuzeit üblicherweise verpflichtet, nach Erhalt ihres Heiratsgutes einen Verzicht auf das väterliche und mütterliche, eventuell auch brüderliche Erbe zu unterzeichnen.<sup>17</sup> Im Adel war die Witwenversorgung Bestandteil der Heiratsverträge, aber im bäuerlichen und städtischen Bereich scheinen diese im 16. Jahrhundert im südlichen Tirol – im Vergleich zur zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts – nur spärlich in den Verfabüchern auf. Über das weitere Geschick von nicht adeligen Witwen in dieser Zeit erfährt man hauptsächlich aus Entrichtungen, die das eingebrachte Vermögen dokumentieren und dessen Rückstellung behandeln, sowie aus Genussverträgen, wenn die Witwe das ehemännliche Vermögen verwalten und nutzen konnte und sollte, bis die Kinder volljährig waren, oder aus Vergleichen, wenn es zum Streit mit Verwandten und Erben des verstorbenen Mannes gekommen war, und nicht zuletzt aus Testamenten.

Diese Vielfalt ist eine Folge dessen, dass in der Tiroler Landesordnung die Witwenschaft nicht spezifisch geregelt war: Es gab weder die im deutschsprachigen Raum vielfach übliche Widerlage von Seiten des Bräutigams, die im Fall des früheren Todes des Mannes zum Bestreiten des Lebensunterhalts der Witwe vorgesehen war und in ihrer Höhe vorab bestimmt werden musste. Noch gab es einen Anspruch auf ein so genanntes Leibgedinge – eine Grundversorgung der Witwe im ehemännlichen Haus. Für Litauen konnte Kunsmanaitė dagegen einen deutlichen Schwerpunkt auf der Versorgung der Witwen im Recht herausarbeiten. Das ging so weit, dass den Statuten zufolge im Adel Väter diese Grundversorgung im Falle einer Witwenschaft für ihre Töchter von der Familie des Schwiegersohns fordern konnten. Diese Gegenüberstellung soll zum einen verdeutlichen, dass Recht und die Nutzung von Vertragsformen sozial deutlich differieren konnten, und zum anderen, dass vertragliche Vereinbarungen nicht ein ‚Abbild‘ des Rechts sind, sondern gleichermaßen eigenständige Vereinbarungen darstellen, die zugleich untrennbar mit dem Recht ihrer Zeit verflochten sind. Auf diese Dualität weist die Autorin am Anfang ihrer Studie hin, indem sie zwei koexistierende Rechtsmodelle in Litauen identifiziert, die rechtlichen Statuten und die vertraglichen Bestimmungen wie Wittumverträge, aber auch Testamente (S. 19).

In unserm Projektkontext erwies sich die Perspektivierung auf das südliche

16 Vgl. Paul RÖSCH, Lebensläufe und Schicksale. Auswirkungen von zwei unterschiedlichen Erbsitten in Tirol, in: DERS. (Hg.), Südtiroler Erbhöfe. Menschen und Geschichten, Bozen 1994, S. 61–70.

17 TLO 1573, III, 34, § 1; Vgl. Hans von VOLTELINI, Zur Geschichte des ehelichen Güterrechts in Tirol. Eine rechtshistorische Skizze. Sonderabdruck aus den Festgaben zu Ehren Max Büdingers von seinen Freunden und Schülern Innsbruck 1898, S. 1–34, hier S. 20.

Tirol im Sinne eines rechtlichen Übergangsraums zwischen österreichisch-deutschen-Schweizer Territorien einerseits und Trentiner-venezianisch-friulanischen Gebieten andererseits als ein produktives Konzept. Jurgita Kunsmanaitė schreibt über das Magdeburger Stadtrecht in litauischen Städten (S. 26) und über die polnischen Einflüsse auf die litauischen Statuten, insbesondere auf rechtliche Konzepte wie die *Venets* oder die Witwengüter (S. 53 u. 117) sowie auf die Gewohnheitsrechte (S. 56). Den inhaltlichen Einfluss angrenzender Rechtskodifikationen auf die Statuten und deren Umsetzung zu vertiefen, hätte auch eine Vergleichsperspektive der sozialen Kontexte eröffnet, die die Autorin aber nicht weiter verfolgt.

### Die Ansprüche der Witwen im Kontext familialen Vermögens

Um die Logik der getroffenen Vereinbarungen zu verstehen, war im Rahmen unseres Projektes deren Einordnung in das Modell der ehelichen Gütertrennung essentiell. Dies lieferte den Schlüssel, um ein Grundprinzip der Vermögensarrangements zu verstehen, nämlich warum der Anspruch, den eine verwitwete Frau, aber auch ein verwitweter Mann auf das Gut des verstorbenen Ehepartners hatte, rechtlich genau festgelegt und das heißt zugleich, sehr stark eingegrenzt war. Denn bei Gütertrennung lag der Bedacht darauf, dass Vermögen möglichst nicht von der ehemännlichen Linie oder Verwandtschaft in die eheweiliche floss und umgekehrt. Dies betraf in unserem Kontext vor allem Regelungen zwischen so genannten Erbtöchtern und den in den Besitz einheiratenden Männern, wenn diese ihre Ehefrauen überlebten. Einblicke in die Situation der Witwer hätten zum besseren Verständnis des Ehegüterrechts in Litauen beitragen können. Allerdings sind Witwer in Litauen Kunsmanaitė zufolge nicht greifbar (S. 13, Anm. 1), im Unterschied zu Tirol, wo sie sowohl in den Tiroler Landesordnungen als auch in Quellenmaterial zur Rechtspraxis, vornehmlich in den Verfachbüchern quer durch verschiedene soziale Milieus präsent sind.

Eine Orientierung am Ehegüterrecht ist deshalb wesentlich, weil sie mögliche Konfliktlinien sichtbar macht, sowohl Konstellationen der Konkurrenz um Vermögen als auch Vereinbarungen, die Konflikte vermeiden sollten, aber auch Konfliktpotential bargen. Diese strukturellen Aspekte können zugleich als ein Gerüst fungieren, um die Rechte und die vertraglichen Ansprüche von Witwen in Relation zu Besitz und Vermögen im familialen und verwandtschaftlichen Kontext zu setzen.

In Kunsmanaités Ausführungen wird das Ehegüterrecht nur gestreift; es geht nicht explizit hervor, welches ehегüterrechtliche Regime oder welche Form des Mitgiftsystems im Litauen des 16. Jahrhunderts im Vergleich zu den aus Westeuropa bekannten Modellen vorgeherrscht hat. Der Zugriff erfolgt hauptsächlich über die Unterscheidung zwischen rechtlich gegebenen Ansprüchen, die keiner weiteren Übereinkunft bedurften, und vertraglichen



Vereinbarungen. Welche Ansprüche Witwen hatten, wenn *keine* Verträge abgeschlossen wurden, ist zweifellos eine wichtige Perspektivierung. Davon ausgehend stellt Kunsmanaitė die Frage, warum überhaupt Verträge abgeschlossen wurden: Reichte das gesetzte Recht nicht aus, um Witwen abzusichern? Oder gab es Zweifel bezüglich dessen rechtmäßiger Umsetzung? Sollte eventuell mittels Vertrag der Zugriff von Witwen auf den Besitz des Ehemannes eingeschränkt werden (S. 19)? Mit besserer Absicherung einerseits und Einschränkung andererseits sind die zwei Pole der möglichen Bandbreite an Vorkehrungen abgesteckt, die auch in anderen Rechtsräumen relevant sind und einer weiteren Kontextualisierung bedürfen.

Wir teilen Kunsmanaitės Einschätzung, dass die Möglichkeiten und Grenzen des Zugriffs von Witwen auf familialen Besitz Schlüsselmomente für das Verständnis frühneuzeitlicher Familien- und Verwandtschaftskonzepte ebenso wie der damit verbundenen Geschlechterverhältnisse darstellen. Die mögliche Palette reicht von Formen der freien Verfügung über Besitz über die Verwaltung des Guts bis zu partiellen oder sehr eingeschränkten Nutzungsrechten. In den Fokus der Analyse rückt die Autorin das Witwengut (*dower*). Die detaillierte Diskussion der Witwenversorgung und der rechtlichen Situation und deren Entwicklung steht allerdings etwas isoliert im Raum. Manche offene Frage hätte in der Arbeit beantwortet werden können, wenn das Witwengut mit anderen, auch konkurrierenden Ansprüchen und Transferformen gezielt in Beziehung gesetzt worden wäre. Allerdings ist zu betonen, dass Qualifikationsarbeiten mittlerweile mit einem engen Zeitrahmen konfrontiert sind und sich daher auf einen klar abgegrenzten Bereich konzentrieren müssen.

### Die Bedeutung der vertraglichen Absicherung

Kunsmanaitė konnte deutlich herausarbeiten, dass Heiratsverträge eine zentrale rechtliche Bedeutung im frühneuzeitlichen Litauen besaßen. Dies wird besonders beim Fehlen einer vertraglichen Absicherung des Witwenguts deutlich. Die Entrichtung für Witwen ohne Witwengut wurde in den Statuten durch die sogenannten *venets* kompensiert: Im Zweiten Statut war zum Beispiel anstatt einer Auszahlung des Heiratsgutes ein Leibgedinge vorgesehen für den Fall, dass ihr keine Widerlage vertraglich zugesagt worden war (S. 117 u. 120). Eine vorherige vertragliche Absicherung konnte so vielen Konflikten vorgreifen und der Witwe ein Heiratsgut sichern. Die unterschiedlichen Aushandlungsvarianten, die aus den Statuten und den spezifischen familialen Optionen wie Familienstand und Kinder hervorgingen, konnten vertraglich im Vorfeld geregelt werden. Kunsmanaitė streicht die Bedeutung von Verträgen und Testamenten bei Modifikationen rechtlicher Bestimmungen heraus. Dies wird allerdings auch bei Einschränkungen deutlich: So wurde z. B. die Dauer von Nutzungsrechten zeitlich begrenzt, mit einer Wiederheirat aufgehoben oder so lange gewährt, bis alle Söhne die Volljährigkeit erreicht hatten (S. 143).

Witwen mussten besonders im Fall der Wiederverheiratung um die ihnen zugesprochenen Rechte am ehemännlichen Besitz kämpfen. Dabei handelt es sich um ein im Kontext von Mitgiftsystemen und Gütertrennungsregimen häufig zu beobachtendes Phänomen. Dies lässt aber auch eine nur bedingte Absicherung durch Verträge vermuten. Anfechtungen und Modifizierungen von Verträgen finden sich auch in den Tiroler Verfachbüchern.

Die grundsätzlichen Fragen nach den Wechselwirkungen von Norm und Praxis, nach der Rolle der Akteurinnen und Akteure und nach deren Agency, nach eventuellen Anpassungen der rechtlichen Verfügungen an eigene Ansprüche durch Verträge und Testamente sowie nach Diskrepanzen in der rechtlichen Praxis bleiben kurz zusammengefasst ein spannendes Forschungsfeld. Jurgita Kunsmanaitė konnte mit ihrer Studie zu Litauen einen wertvollen Baustein beisteuern. Insgesamt eröffnet das Buch eine breite Palette an Vergleichsmöglichkeiten, die hier zwar nicht alle vorgestellt werden konnten, die HistorikerInnen, die zu diesem Thema arbeiten, jedoch zahlreiche Anknüpfungspunkte liefern. Ein vorsichtiger Vergleich mit Tirol hat das große Potential gezeigt, das eine systematische Gegenüberstellung von spezifischen thematischen Aspekten auch für geographisch weit entfernte Räume in sich birgt.