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
Internet: geschichteundregion.eu; 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., Erlerstraße 10, A-6020 Innsbruck
e-mail: order@studienverlag.at, Internet: www.studienverlag.at

Geschichte und Region/Storia e regione erscheint zweimal jährlich/esce 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.
Aboservice/servizio abbonamenti: Tel.: +43 (0)512 395045, Fax: +43 (0)512 395045 - 15
E-Mail: aboservice@studienverlag.at

Layout: Fotolitho Lana Service; Umschlaggestaltung/copertina: Dall'Ò&Freunde
Umschlagbild/foto di copertina: Verkehrsstau am Brennerpass, 1950er Jahre / In coda al passo del Brennero, anni '50 (Sammlung/collezione Reinhold Nössing, Geschichtsverein Brixen); Inserat anlässlich der Eröffnung der Brennereisenbahn / 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.

Geschichte und Region Storia e regione

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
La riorganizzazione del sistema idroviario padano: l'idrovia Locarno-Venezia

Alfred Werner Höck. 41
Infrastrukturpolitik und Arbeitsmigration am Beispiel des Baues des Salzburger Tauerntunnels in den Jahren 1901–1909

Magdalena Pernold. 64
Die Brennerautobahn als Infrastruktur für Verkehr und Transit: Zur Entgrenzung geografischer Verkehrsräume im Zeitraum ihrer Realisierung

Paolo Tedeschi 82
Attraversare le Alpi per formare l'Europa: la BEI e il finanziamento dei progetti relativi alle vie di comunicazioni alpine (anni 1960 e 1970)

Aufsätze/Contributi

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

Forum

Julia Hörmann-Thurn und Taxis 125
Ao. Univ. Prof. Mag. Dr. Klaus Brandstätter (29.11.1961–23.8.2014) – Eine Erinnerung

Sabine Jagodzinski/Aleksandra Kmak-Pamirska 128
Überlegungen im Nachklang der Konferenz „Regionalität als historische Kategorie. Prozesse, Diskurse, Identitäten im Mitteleuropa des 16.–19. Jahrhunderts“

Alessandro Paris 137
“1813–1816. Il paese sospeso: la costruzione della provincia tirolese / Das Land in der Schwebe. Die Konstruktion des Landes Tirol”. Cronaca del convegno

Margareth Lanzinger/Janine Maegraith 144
Witwenrechte im Litauen des 16. Jahrhunderts. Rezensionsessay aus Tiroler Vergleichsperspektive

Rezensionen/Recensioni

Margareth Lanzinger, Verwaltete Verwandtschaft. Eheverbote, kirchliche und staatliche Dispenspraxis im 18. und 19. Jahrhundert 153
(Jürgen Schlumbohm)

Florian Huber, Grenzkatholizismen. Religion, Raum und Nation in Tirol 1830–1848 159
(Dieter Langewiesche)

Wolfram Siemann, Metternich. Stratege und Visionär 164
(Karin Schneider)

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
(Kurt Scharr)

Hans Heiss/Rudolf Holzer, Sepp Innerkofler. Bergsteiger, Tourismuspionier, Held 169
(Markus Wurzer)

Nadja Danglmaier/Werner Koroschitz, Nationalsozialismus in Kärnten. Opfer. Täter. Gegner 173
(Brigitte Entner)

Abstracts

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

Editorial

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 „durchquerten Alpen" und „gelebten Alpen".[1] Die erste dieser beiden Bestimmungen bezeichnet den traditionalen 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.

Editoriale

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".[1] 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 verklärter 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.[2] 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.[3] 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

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 viae 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.

occupa anche una posizione di rilievo nel dibattito pubblico.[2] 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.[3] 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 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 viae 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.[4] 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.[5] 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.[4] 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.[5] 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.[6] Unter ökonomischen Gesichtspunkten bringen Verzö-

zioni politiche, tecniche 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.[6] 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 visoni 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.[7] 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.[7] 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[8] – 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.[9] 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

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.

Belluno e Sondrio[8] 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.[9] 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 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. Abgepadano: 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 garantisse 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 Schlüsselelement 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 Transitstrecke diskursanalytisch untersucht.[10] Seit den 1950er Jahren, als man konkret begann, von dem Vorhaben zu sprechen, über die Eröffnung des letzten Teilstücks im Jahr 1974 bis

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.

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.[10] 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 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

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

nicht nur von Meraner Unternehmern und Touristikern sowie von der Tageszeitung *Alto Adige* getragen, sondern auch von lombardischen Exponenten, denen eine mögliche Weiterführung der Autobahn mittels Untertunnelung des 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

Infrastrukturpolitik und Arbeitsmigration am Beispiel des Baues des Salzburger Tauerntunnels in den Jahren 1901–1909

Alfred Werner Höck

Für die wirtschaftliche Erschließung des Alpenraumes im Industriezeitalter spielte der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur durch Eisenbahntrassen eine zentrale Rolle. Dank der Eisenbahn konnten Menschen und Güter schnell, in großer Menge und zu günstigen Kosten transportiert werden.[1] Von Anfang an standen dabei überregionale Transittrassen im Mittelpunkt, um die Städte und Wirtschaftszentren auf beiden Seiten der Alpen miteinander zu verbinden.[2] Die Topografie der Alpen verlangte nach speziellen Lösungen und erst die ingenieurtechnische Meisterung langer Rampen und die Entwicklung spezieller Tunnelbautechniken ermöglichten den Bau dieser Gebirgslinien. Es nimmt daher nicht Wunder, dass die Beschäftigung mit Eisenbahnen im Alpenraum vorwiegend unter zwei Gesichtspunkten erfolgte: in ihrer ökonomischen Schlüsselrolle und in der Betonung der technologischen Leistungen. Dies gilt auch für die in den Jahren zwischen 1901 und 1909 gebaute Tauernbahnstrecke und deren Kernstück, den Tauerntunnel.[3] Wenig Augenmerk hingegen wurde bisher den Fragen nach dem Umgang in den betroffenen Regionen mit der dadurch ausgelösten Arbeitsmigration gewidmet.[4] Die Lebens- und Arbeitsbedingungen sowie die Reaktionen von Verwaltung, Kommunen und der Bevölkerung vor Ort auf diesen Zuzug von Arbeitsmigranten bedürfen noch

1 Vgl. Werner Bätzing, Die Alpen. Geschichte und Zukunft einer europäischen Kulturlandschaft, München 2015[4], S. 142–143.

2 Zwischen 1854 (Wien–Triest) und 1928 (Tenda-Linie) wurden insgesamt acht alpenquerende Eisenbahnlinien gebaut, deren Zahl sich bis heute nicht geändert hat. Vgl. ebd. S. 142.

3 Die bisher erschiene Literatur widmet den sozialen Aspekten des Bahnbaues wenig Raum. Josef Dultinger, 75 Jahre Tauernbahn, Rum 1984, thematisiert zumindest überblicksmäßig auch die wirtschaftspolitischen Aspekte des Projektes, während die Publikationen von Albert Ditterich, Tauernbahn, Fürstenfeldbruck 2000; Manfred Feisch, Die Tauernbahn, Wien 1981; Günther Katzmann, Festschrift 75 Jahre Tauernbahn, St. Johann im Pongau 1984; ÖBB-Infrastruktur AG (Hg.), 100 Jahre Tauernbahn. Das waghalsige Unterfangen, eine Eisenbahnlinie über die Tauern in den Süden zu bauen. Hundert Jahre imposante Ingenieurskunst, Wien 2009, sich vorwiegend auf die eisenbahntechnischen Aspekte konzentrieren. Sehr aufschlussreich, aber ohne wissenschaftlichen Anspruch ist der mit zahlreichen Reproduktionen von Aufnahmen des Fotografen Franz Fuchs illustrierte Bildband von Franz Hochwarter, 100 Jahre Tauernbahn 1905–2005. Die Errichtung der Nordrampe Schwarzach-Bad Gastein. In Memoriam Franz Fuchs (1870–1925), St. Johann im Pongau 2004.

4 Die Forschungen zur Binnen-Arbeitsmigration in der Habsburger-Monarchie konzentrierten sich bisher stark auf Urbanisierungsaspekte und damit auf die städtischen Entwicklungen, vor allem mit dem Fokus auf Wien. Einen Versuch die jüngeren Entwicklungen in einen historischen Kontext einzubinden unternimmt die Dissertation von Edith Konrad, Migrationsströme in Österreich im 19. und 20. Jahrhundert. Probleme von Flüchtlingen und Arbeitsmigranten in Österreich mit besonderer Berücksichtigung der sozialen Integration in der Gegenwart, Dissertation Universität Salzburg 1993.

einer eingehenden Erforschung.[5] Dieser Artikel soll am Beispiel des Salzburger Tauerntunnels einen Beitrag dazu leisten, und zwar vorwiegend auf Grundlage der Auswertung zeitgenössischer Quellen. Zunächst erfolgt ein Einblick in die mit dem transalpinen Bahnbau verbundenen gesamtstaatlichen und regionalwirtschaftlichen Strategien, um daran anschließend verschiedene Aspekte des damaligen Umganges mit Arbeitsmigranten darzustellen.[6]

Infrastruktur als Mittel zur Erreichung volkswirtschaftlicher Zielvorstellungen – der Koerber-Plan

Die Forderung nach Infrastrukturmaßnahmen als Instrument zur Lösung von Strukturproblemen, sei es auf regionaler oder nationaler Ebene, ist nicht neu.[7] Sie begleitet besonders im mitteleuropäischen wirtschaftspolitischen Diskurs den Prozess der Staatsbildung, kommt doch der Frage, welche Rolle der Staat in diesem Prozess zu spielen habe, zentrale Bedeutung zu. Nicht zuletzt am österreichischen Beispiel zeigt sich die Abfolge, vielfach sogar die Wechselwirkung, zwischen Wirtschaftsliberalismus und Interventionismus.[8] Die Forderungen nach staatlichen Maßnahmen verstärkten sich im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts in dem Maße, als die hektische Gründerwelle des Eisenbahnbaues, die im Wesentli-

5 Die Situation an den jahrelangen Großbaustellen wurde bisher, mit Ausnahme des Arlberggebietes, nur wenig untersucht. Zum Bahnbau am Arlberg siehe die Arbeiten von Hans Thöni, Sie bauten den Arlberg-Bahntunnel von 1880 bis 1884, Ostseite–St. Anton am Arlberg, St. Anton am Arlberg 2007, und von Maria Heidegger, Zur „Politik des Alltagslebens" im Dorf. Das Beispiel St. Anton am Arlberg 1880–1884. In: Robert Rebitsch/Elena Taddei (Hg.), Politik, Konflikt, Gewalt (Innsbrucker Historische Studien 25), Innsbruck 2007, 35–57. Mit den Arbeitsbedingungen beim Bau der Semmeringbahn beschäftigte sich Barbara Allmann, Die Kehrseite des Mythos. Alltag auf der Baustelle. In: Wolfgang Kos (Hg.), Die Eroberung der Landschaft. Semmering – Rax – Schneeberg. Katalog der Niederösterreichischen Landesausstellung 1992, Wien, S. 503–508. Für den alpinen Bereich bisher am umfassendsten – wenngleich für eine frühe Phase – beschäftigten sich mit dieser Thematik Heinz Frey/Ernst Glättli, Schaufeln, Sprengen, Karren. Arbeits- und Lebensbedingungen der Eisenbahnbauarbeiter in der Schweiz um die Mitte des 19. Jahrhunderts, Zürich 1987.

6 Als Quellen wurden vor allem die im Salzburger Landesarchiv (SLA) vorhandenen Akten betreffend den Bahnbau der damaligen autonomen Landesverwaltung (Sonderfaszikel des Landesausschusses) und der staatlichen Zentralverwaltung (Landesregierungsakten 1900–1909) herangezogen. Auf Grund ihrer vielfältigen Zuständigkeiten finden sich auch im Bestand der Akten der Bezirkshauptmannschaft St. Johann im Pongau, die ebenfalls im SLA einliegen, zahlreiche Quellen zum Thema.

7 Zur Bedeutung der Infrastrukturpolitik auf europäischer und nationaler Ebene sind in den letzten Jahren zahlreiche Arbeiten erschienen. Verwiesen sei hier vor allem auf die Arbeiten von Dirk van Laak und Frank Schipper. Als Überblick immer noch gut geeignet ist Dirk van Laak, Infra-Strukturgeschichte, in: Geschichte und Gesellschaft 27, 3 (2001), S. 367–393. Zur Rolle der Infrastrukturpolitik in der Europäischen Union siehe Frank Schipper/Johan W. Schot, Infrastructural Europeanism, or the Project of Building Europe on Infrastructure: an Introduction, in: History and Technology 27, 3 (2011), S. 245–264. Zur Rolle der Eisenbahnen in der Industriellen Revolution siehe die perspektivreiche Studie von Ralf Roth, Das Jahrhundert der Eisenbahn. Die Herrschaft über Raum und Zeit 1800–1914, Ostfildern 2005, und die sich auf die politische Rolle der Eisenbahnen konzentrierende Arbeit von Markus Klenner, Eisenbahn und Politik 1758–1914: Vom Verhältnis der europäischen Staaten zu ihren Eisenbahnen, Dissertation Universität Wien 2002. Im Hinblick auf die österreichische Eisenbahn- und Wirtschaftsgeschichte grundlegend war der Bau der Semmeringbahn. Siehe hierzu die Arbeit von Günter Dinhobl, Die Semmeringerbahn: der Bau der ersten Hochgebirgseisenbahn der Welt, Wien 2003.

8 Zur Entwicklung des wirtschaftspolitischen Denkens in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts in der Habsburgermonarchie siehe Herbert Matis, Leitlinien der österreichischen Wirtschaftspolitik. In: Alois Brusatti (Hg.), Die Habsburgermonarchie 1848–1918. Bd. 1: Die wirtschaftliche Entwicklung, Wien 1973, S. 29–104.

chen auf der Kombination von privatem Kapital und einem Staatsgarantiesystem basierte, durch die 1873 einsetzende Weltwirtschaftskrise unterbrochen wurde.[9] Die Konzentration der privaten konzessionierten Bahnbetreiber richtete sich bis dahin primär auf die rentablen Verbindungen der Rohstoff- und Industriegebiete mit der Reichshauptstadt Wien, wodurch die strukturelle Benachteiligung der westlichen Alpenländer weiter verstärkt wurde.[10] In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts traten diese regionalen Disparitäten in der sozio-ökonomischen Entwicklung Österreich-Ungarns immer deutlicher zu Tage.[11] In der Folge mehrten sich die Forderungen nach einem verstärkten Ausbau der Verkehrsinfrastruktur.[12] Politiker, Wirtschaftstreibende und Presse richteten dabei ihre Hoffnungen auf den Ausbau des Eisenbahnnetzes, ganz so wie man hundert Jahre später auf den Ausbau des Autobahnnetzes als Motor für die wirtschaftliche Entwicklung setzte. Es ist nicht zuletzt diese Metaphorik der technischen Infrastruktur als „Wachstumsmaschine", die, einmal errichtet, gleichsam wie von selbst zu mehr Entwicklung und Wohlstand führen sollte, die kennzeichnend ist für das damalige politisch-ökonomische Verständnis von Infrastruktur.

Gegen Ende des 19. Jahrhunderts stand die Anbindung der verschiedenen Wirtschaftsräume der Monarchie an den österreichischen Haupthafen in Triest im Mittelpunkt des wirtschaftspolitischen Denkens. Zwar bestand mit der Südbahnlinie seit Mitte des 19. Jahrhunderts eine direkte Verbindung zwischen Wien und Triest, allerdings benachteiligte die Streckenführung dieser Verkehrsachse die westlichen Länder der Monarchie, die Triest und damit den Zugang zum Seeverkehr nur über große Umwege erreichen konnten. Neben den westlichen Kronländern zeigte auch das benachbarte Königreich Bayern bereits seit den 1850er Jahren großes Interesse an einer möglichst kurzen Eisenbahnverbindung nach Triest. Hinzu kam, dass die private Südbahngesellschaft ihre Monopolstellung in der Fahrplan- und Tarifpolitik ganz nach eigenen Geschäftsinteressen ausrichtete und gesamtwirtschaftliche Ziele ins Hintertreffen gerieten.[13] Von einer neuen zweiten Verbindung erhoffte man sich erhebliche ökonomische Wachstumseffekte für die bislang vernachlässigten Regionen. In diesem Sinne bildeten sich zahlreiche lokale und regionale Komitees, unter der Führung von Wirtschaftstreibenden, Landes- und Kommunalpolitikern.

9 Vgl. Karl Bachinger, Das Verkehrswesen. In: Brusatti, Die Habsburgermonarchie, Bd. 1, S. 278–322, hier. S. 292.

10 So besaß etwa die Vorarlberger Textilindustrie bis zum Bau der Arlbergbahn 1880–1884 keinen direkten Bahnanschluss an das österreichische Gebiet, so dass der Warenfluss über Bayern lief. Vgl. Johannes Jetschgo/Ferdinand Lacina/Michael Pammer/Roman Sandgruber, Österreichische Industriegeschichte, Bd. 1: 1848 bis 1955 Die verpasste Chance, Wien 2004, S. 79.

11 Vgl. Roman Sandgruber, Ökonomie und Politik. Österreichische Wirtschaftsgeschichte vom Mittelalter bis zur Gegenwart, Wien 2005², S. 312–313.

12 Vgl. Hanns Haas, Vom Liberalismus zum Deutschnationalismus. In: Heinz Dopsch/Hans Spatzenegger (Hg.), Geschichte Salzburgs. Stadt und Land. Bd. 2: Neuzeit und Zeitgeschichte, 2. Teil, Salzburg 1988, S. 833–900, hier S. 878 f.

13 Zur Rolle Triests im Verkehrssystem der Habsburgermonarchie siehe Hanns Haas, Triest im altösterreichischen Verkehrssystem. Ein eisenbahngeschichtlicher Versuch. In: Rudolf Altmüller u. a. (Hg.), Festschrift Mélanges Felix Kreissler, Wien/München/Zürich 1985, S. 91–110.

Allerdings scheiterten auf Grund der innenpolitischen Konflikte und der knappen Budgetmittel lange Zeit alle derartigen Planungen und Initiativen. Spötter sprachen bereits von einem „Dreißigjährigen Krieg" um den Bau der zweiten Verbindung, zumal rivalisierende regionale und politische Interessen die Festlegung einer endgültigen Trasse erheblich erschwerten.[14]

Aber nicht nur die Heterogenität des Wirtschaftsraumes der Habsburgermonarchie, auch seine ethnische und politische Situation wies zu Beginn des 20. Jahrhunderts deutliche Bruchlinien auf. Als Reaktion auf die in vielen Kreisen in Politik und Wirtschaft als zunehmende Handlungsunfähigkeit des Staates wahrgenommene Situation, unternahm die cisleithanische (österreichische) Regierung unter Ministerpräsident Ernest von Koerber[15] schließlich den Versuch, die innenpolitische Krise mit den Mitteln einer aktiven Wirtschaftspolitik zu beheben. Ziel des Reformprojektes war es, mittels großer Infrastrukturmaßnahmen seit langem bekannte Problemlagen zu lösen und damit gleichzeitig den schwelenden Nationalitätenkonflikt durch eine verstärkte wirtschaftliche Integration der verschiedenen Regionen abzuschwächen.[16] Das Projekt, das unter dem Namen „Koerber-Plan" in die Historiografie einging, suchte somit ein wachstumspolitisches Konzept mit den Mitteln einer staatlich gesteuerten Interventionspolitik umzusetzen.[17] Im Jahr 1901 gelang Koerber tatsächlich die Verabschiedung eines für die damalige Zeit erheblichen Investitionsprogramms im Gesamtumfang von einer Milliarde Kronen im Parlament.[18] Durch die gezielte Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur sollten die regionalen Disparitäten verringert werden. Das Investitionsprogramm sah – ne-

14 Zu den ökonomischen und politischen Hintergründen der Planungen für die Tauernbahn siehe: Dultinger, Tauernbahn, S. 14–37, sowie Bachinger, Das Verkehrswesen, S. 292–298. Zur Frage der Bedeutung der Verbindung für die Wirtschaftsentwicklung des Kronlandes Salzburg siehe Christian Dirninger, Determinanten und Strukturmerkmale der Wirtschaftsentwicklung im 20. Jahrhundert. In: Chronik der Salzburger Wirtschaft, Salzburg 1990², S. 183–234, hier S. 190 f. Die Bemühungen für die Trassenführung über das Gasteinertal werden aus der lokalen Sichtweise geschildert in Heinrich Zimburg, Die Geschichte Gasteins und des Gasteiner Tales, Wien 1948, S. 316–320.

15 Ernest von Koerber (geboren am 6. November 1850 in Trient – gestorben am 5. März 1919 in Baden, Niederösterreich): Nach dem juristischem Studium trat er in den Verwaltungsdienst ein, 1895 wurde er zum Generaldirektor der Staatsbahnen ernannt, hatte verschiedene Ministerämter (als Handels-, Innen-, Justiz- und Finanzminister) inne; er war zweimal Ministerpräsident der österreichischen Reichshälfte (Cisleithanien) von 1900 bis 1904 und kurzzeitig im Jahr 1916.

16 Vgl. Sandgruber, Ökonomie, S. 306 f. und Matis, Leitlinien, S. 58 f.

17 Die erhofften konjunkturellen Impulse durch die verwirklichten Eisenbahnbauten betrafen vor allem das Bauwesen und die vorgelagerten Industrien, die sich schließlich ab 1904 mit den Auswirkungen einer sich intensivierenden internationalen Konjunkturbewegung verbanden, die fast alle Industriezweige ergriff. Vgl. Eduard März, Österreichische Bankpolitik in der Zeit der großen Wende 1913–1923. Am Beispiel der Creditanstalt für Handel und Gewerbe, Wien 1981, S. 27. In wie weit der Koerber-Plan zum Konjunkturwachstum beigetragen hat, wie dies Sandgruber vorsichtig andeutet, oder Gerschenkrons Ansicht folgend mangels konsequenter Umsetzung scheiterte, ist in der wirtschaftshistorischen Literatur umstritten. Vgl. Sandgruber, Ökonomie, S. 307 f., und Alexander Gerschenkron, An Economic Spurt that Failed. Four Lectures in Austrian History. Princeton, N.J. 1977. Zu einer sehr viel positiveren Beurteilung von Koerbers Konzeptionen gelangt hingegen Eibe Hinrichs, Der Koerber-Plan. Wirtschaftspolitik als Integrationsfaktor für die Nationalitäten des Habsburgerreichs. Die Regierungszeit Ernest von Koerbers 1900–1904 aus wirtschaftlicher Perspektive, Frankfurt a. M. u. a. 2014.

18 Vgl. Sandgruber, Ökonomie, S. 307.

ben dem Ausbau der Binnenschifffahrt durch Kanalbauten[19] – unter anderem den Bau von insgesamt fünf sogenannten Alpenbahnen vor. Dabei handelte es sich um die Tauernbahn (Schwarzach–Gastein–Spittal/Drau), die Karawankenbahn (Klagenfurt–Aßling), die Wocheinerbahn (Aßling–Görz) mit einer direkten Fortsetzung nach Triest, die Pyhrnbahn (Klaus–Steyerling–Selzthal) und die Wechselbahn (mit der ersten Teilstrecke Hartberg–Friedberg).[20]

Abb. 1: Projektierte Alpenbahnen im Zuge des Koerber-Plans[21]

Diese Bahnbauten und deren Einbindung in das bestehende Streckennetz sollten die handelspolitische Stellung von Triest weiter verbessern, die ökonomische Entwicklung der Alpenländer der Monarchie stärken und zugleich die Monopolstellung der Südbahngesellschaft im Güterverkehr brechen.[22] Die Annahme des Gesetzesentwurfes und die Sanktion von Kaiser Franz Joseph I. am 6. Juni 1901[23] beendeten schließlich den jahrzehntelangen Streit um die zweite Bahnverbindung.

19 Die verschiedenen Programmteile und die in der Folge nur teilweise Umsetzung des Planes waren auch Spiegelbild der unterschiedlichen Lobbyinteressen. So scheiterte der Ausbau der schiffbaren Kanäle schon in den ersten Ansätzen. Dass die Bahnprojekte hingegen realisiert wurden, lag nicht nur an den ökonomischen, sondern auch den strategischen Interessen der Monarchie, mit ihrer „zunehmenden Kultivierung des Feindbildes Italien". Ebd. S. 308.

20 Vgl. Bachinger, Verkehrswesen, S. 297.

21 Quelle: Victor von Röll, *See*hafentarife – Übergangsbogen. In: Enzyklopädie des Eisenbahnwesens, Bd. 9, Berlin/Wien 1921, S. 271.

22 Zur Tarifproblematik im Gütertransport siehe Bachinger, Verkehrswesen, S. 300 f.

23 Gesetz vom 6. Juni 1901 betreffend die Herstellung mehrerer Eisenbahnen auf Staatskosten und die Festsetzung eines Bau- und Investitionsprogrammes der Staatseisenbahnverwaltung für die Zeit bis Ende des Jahres 1905. Reichsgesetzblatt für die im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, XXVII. Stück, 8. Juni 1901, Nr. 63.

Die regionalwirtschaftlichen Perspektiven

Die von den neu zu errichtenden Strecken betroffenen Länder und Regionen knüpften hohe Erwartungen an die Umsetzung der Bahnprojekte. Nicht nur die Vertreter von Gewerbe und Handel, die mitunter bereits jahrzehntelang die Alpenstrecke gefordert hatten, auch die im Entstehen begriffene Tourismuswirtschaft begriff die Bahnbauten und den damit verbundenen Anschluss an die großen Verkehrsrouten als eine weitere Entwicklungschance. Gerade in Salzburg, das lange Zeit nur moderate Wachstumsimpulse aufwies, hatte sich der Fremdenverkehr bis dahin nur auf die Stadt Salzburg und einige Orte in der Nähe von Bahnlinien konzentriert, aber die Weite des regionalen Raumes im Wesentlichen noch ausgespart.[24] Der funktionale Zusammenhang zwischen dem Fremdenverkehr und dem Wachstum der Regionalwirtschaft war den Zeitgenossen durchaus bewusst, sodass man für die strukturschwache Region Salzburg durch eine verbesserte Verkehrsanbindung wachstumsnotwendige zusätzliche Nachfrage erhoffte[25] ebenso wie in anderen vom Streckenbau betroffenen Regionen und Orten. So wurden etwa nach Bekanntgabe der Entscheidung zum Bau der Tauernbahn im kärntnerischen Mallnitz Freudenböller gezündet, und der Gemeinderat ernannte noch am selben Tag „die Exzellenzen, k. k. Eisenbahnminister Heinrich Ritter von Wittek, k. k. Finanzminister Dr. Eugen Böhm Ritter von Bawerk, k. k. Ministerpräsident Dr. Ernest von Koerber und den Planer der Tauernbahnstrecke, Sektionschef Dr. Ing. Karl Wurmb zu Ehrenbürgern von Mallnitz".[26] Die Hoffnungen auf einen Aufschwung waren verständlich in einem Ort, der zu dieser Zeit nur über einen nicht immer befahrbaren Weg aus Obervellach verfügte oder zu Fuß über die Tauern aus Gastein erreicht werden konnte und im Winter oft Wochen oder Monate überhaupt von der Außenwelt abgeschnitten war.[27]

Allerdings zeigten einschlägige Erfahrungen, dass die Verkehrserschließung der Alpen nur der erste Schritt war. Zudem bedurfte es gerade im ländlichen Raum eines Anpassungsprozesses, wie sich an vorangegangenen Entwicklungen erwiesen hatte. So stellte die Salzburger Handelskammer bereits 1883 herablassend fest:

„Man kann von einer – vor dem Zustandekommen der Salzburg-Tiroler Bahn – von der großen Welt nahezu abgeschlossenen und von den Vorurteilen aller Art mehr oder weniger durchtränkten ländlichen oder kleinbürgerlichen Bevölkerung nicht sofort verlangen, dass sie all die Vortheile, die derselben aus dem Fremdenverkehr erwachsen, auch sofort erkennen […]."[28]

24 Vgl. Josef Wysocki, Die Wirtschaft Salzburgs im 19. Jahrhundert. In: Heinz dopsch/Hans spatzenegger (Hg.), Geschichte Salzburgs. Stadt und Land. Bd. 2: Neuzeit und Zeitgeschichte, 4. Teil, Salzburg 1991, S. 2713–2742, hier S. 2737. Zur Entwicklung des Fremdenverkehrs in Salzburg siehe Hanns Haas/Robert Hoffmann (Hg.), Weltbühne und Naturkulisse. Zwei Jahrhunderte Salzburg-Tourismus, Salzburg 1994, hier insbes. S. 38–44.

25 Vgl. Wysocki, Die Wirtschaft Salzburgs, S. 2739–2741.

26 Erich Glantschnig, Mallnitz. Alpengeschichte kurz und bündig, Innsbruck 2011, S. 72.

27 Vgl. ebd. S. 73.

28 Statistischer Bericht über die gesamten wirthschaftlichen Verhältnisse des Kronlandes Salzburg in den Jahren 1871–1880. Erstattet von der Handels- und Gewerbekammer für das Herzogthum Salzburg an das hohe k. k. Handelsministerium, Salzburg 1883, S. 310.

Zu den wenigen Orten außerhalb der Stadt Salzburg, wo der Fremdenverkehr bereits Fuß gefasst hatte und Anpassungsprozesse bereits erfolgt waren, gehörte der Kurort Gastein (heute Bad Gastein).[29] Der Ort hatte eine weit zurückreichende Tradition als Kurort und vom Ausbau der Bahnverbindung von Salzburg nach Tirol in den 1870er Jahren und der Errichtung der Bahnstation in Lend profitiert[30], sodass die Zahl der Kurgäste kontinuierlich gewachsen war.[31] Gastein entwickelte sich bereits vor 1900 zu einem mondänen Kurort mit einer urbanen Hotelarchitektur, die auf den Geschmack ihrer betuchten Klientel abgestimmt war, umgeben von einem nach wie vor agrarisch geprägten Raum. Der direkte Anschluss an das Bahnnetz erschien somit die ideale Voraussetzung für einen weiteren Ausbau des (gehobenen) Fremdenverkehrs, um so der adeligen und bürgerlichen Klientel der Kurgäste eine noch bequemere und direkte Anreise zu ermöglichen. Daher traten die Hotellerie, die Gewerbetreibenden und die Gemeinde vehement für eine Streckenführung durch das Gasteinertal ein.

Der erhoffte Einzug der Moderne sorgte aber nicht nur für ein ökonomisches Wachstum, sondern der beschlossene Bau der Alpenbahnen zog auch soziale Folgen nach sich. Denn für den Bahnbau benötigte man eine Vielzahl von Technikern, Beamten, Fach- und Hilfsarbeitern. Vor allem der Bau der notwendigen Tunnelbauten (Bosruck-, Wocheiner-, Karawanken- und Tauerntunnel) sowie die Viadukt- und Brückenbauten waren sehr arbeitskräfteintensiv, so dass am Höhepunkt der Bahnarbeiten insgesamt 70.000 Arbeiter an den verschiedenen Bahnbauten gleichzeitig beschäftigt waren.[32] Die für diese Arbeiten benötigten Spezialisten und Arbeitskräfte stellten in den betroffenen Regionen die örtliche Gesellschaft und Politik vor vielfach neue und unbekannte Herausforderungen und Anpassungsnotwendigkeiten.

Kernstück der neuen Tauernbahn war der Tauerntunnel mit einer Gesamtlänge von 8.551 Metern. Die Arbeiten wurden beiderseits der geplanten Tunnelportale – in Böckstein auf Salzburger und in Mallnitz auf Kärntner Seite – begonnen. Der Spatenstich erfolgte am 24. Juni 1901 im Anlauftal bei Böckstein und im Herbst 1901 setzten die Vorarbeiten mit dem Bau eines Sohlstollens ein. Der eigentliche Tunnelbau-Vollbetrieb begann aber erst vier Jahre später, nach Zuteilung ausreichender finanzieller Mittel durch den Staat und der definitiven Vergabe der Arbeiten an die Baufirma Redlich & Berger Ende 1905. Die Arbeitsleistung stieg nunmehr durch verstärkten Arbeiter- und Maschineneinsatz von einem auf vier Meter je Kalendertag an.[33]

29 Vgl. Haas/Hoffmann, Weltbühne, S. 409.
30 Die An- und Abreise erfolgte mittels Kutschen zwischen den Bahnstationen Lend und Gastein, wobei diese Transportdienste bis zur Fertigstellung der Tauernbahn einen wichtigen lokalen Wirtschaftsfaktor darstellten.
31 Die Zahl der Kurgäste in Gastein hatte sich zwischen 1870 (2.178 Personen) und 1882 (4.722 Personen) mehr als verdoppelt. Vgl. Statistischer Bericht, S. 311.
32 Vgl. Dultinger, Tauernbahn, S. 47.
33 Vgl. ebd.. 55 f.

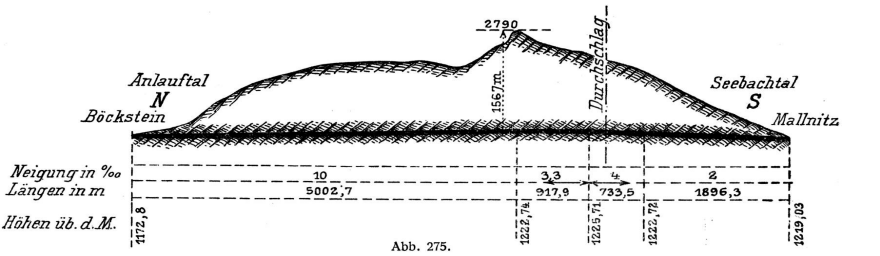

Abb. 2: Querschnittplan des Tauerntunnels[34]

Gearbeitet wurde nicht nur am Tauerntunnel, sondern auch an der Bahnstrecke und den dazu benötigten Kunstbauten. Für das Gasteinertal wie auch für Mallnitz auf Kärntner Seite bewirkten diese Arbeiten sowohl eine äußere Veränderung des Landschaftsbildes durch technische Kunstbauten (besonders bekannt ist etwa das Weidmoser-Viadukt) und den mit dem Baugeschehen zusammenhängenden Verkehr für die notwendigen Materialtransporte, als auch einen zumindest zeitweiligen Wandel der sozialen Landschaft durch den Zuzug von Arbeitern, Ingenieuren und Beamten.

Die Arbeiterschaft – mobiles ‚Humankapital'

Bei allen Hoffnungen auf wirtschaftlichen Aufschwung, die man in der Region mit dem Bau der Bahnlinie verband, und so sehr man sich um eine Streckenführung durch das Gasteinertal bemüht hatte, so besorgt sahen die lokalen Honoratioren dem Zuzug der vielen Arbeitskräfte, die für den Bau benötigt wurden, entgegen. Eine Vorstellung von der sozialen Dynamik, die damit auf das Gasteinertal zukam, vermittelt ein Blick auf die Bevölkerungsstatistik. Im Jahr 1900, also vor dem Beginn der Bauarbeiten, wurden für das gesamte Gasteinertal rund 4.440 EinwohnerInnen gezählt.

Auf die ansässige Bevölkerung kam ein starker Zuwachs von Arbeitsmigranten zu. Wie damals üblich wurden zahlreiche Arbeiter, die vielfach aus den nichtdeutschsprachigen Teilen der Monarchie stammten, von ihren Familienangehörigen begleitet, das heißt die Bevölkerung in der Talschaft sollte sich für die nächsten Jahre mehr als verdoppeln. Die Ursache für diesen hohen Zuzug lag darin begründet, dass die Eisenbahnbauten und Großbaustellen des 19. und frühen 20. Jahrhunderts wegen des geringeren Technisierungsgrades sehr viel arbeitskräfteintensiver waren als heute. Daher zogen diese Bauten neben den von den Baufirmen Angeworbenen immer wieder auch Wanderarbeiter aus den von Unterbeschäftigung und Arbeitslosigkeit geplagten südlichen und südöstlichen Teilen der Monarchie an, die oft in größeren Gruppen, mitunter auch mit ihren Familien, auf der Suche nach Arbeit waren.

34 Quelle: von Röll, Seehafentarife – Übergangsbogen, S. 275

Gemeinde/Region/Land	Jahr der Volkszählung						
	1890	1900		1910		1923	
	Einwohner	Einwohner	in %	Einwohner	in %	Einwohner	in %
Bad Hofgastein (Gemeinde)	2.208	2.065	- 6,5	2.350	13,8	2.433	3,5
Bad Gastein	1.394	1.659	19	2.350	41,6	2.668	13,5
Dorfgastein	770	716	- 8	931	30	874	- 6,1
Gasteinertal gesamt	4.372	4.440	1,5	5.631	26,8	5.975	6,1
Pongau ohne Gasteinertal	25.659	26.922	4,9	30.663	13,9	32.342	5,5
Pongau gesamt	30.031	31.362	4,4	36.294	15,7	38.317	5,6
Land Salzburg gesamt	173.510	192.763	11,1	214.737	11,4	222.831	3,8

Tabelle 1: Bevölkerungsentwicklung im Gasteinertal in den Jahren 1890–1923
Absolute Zahlen und Prozente (mit Vergleichszahlen)[35]

Diese Wanderarbeiter stellten aus Sicht der Landgemeinden auf Grund der bei den großen Bauvorhaben vorherrschenden Volatilität in den Beschäftigungsverhältnissen einen „Problemfaktor" dar. Denn in den weniger beschäftigungsintensiven Phasen gab es häufig mehr Arbeiter als Arbeit auf den Baustellen. Da die Wanderarbeiter, welche die Masse der Hilfsarbeiter stellten, selten über eigene Mittel verfügten, fürchteten die Landgemeinden die ihnen im Fall von Arbeitslosigkeit entstehenden „Abschub"-Kosten.[36] Da viele ländliche Gemeinden zumeist nur über äußerst knappe Finanzmittel verfügten, bedeuteten diese Kosten mitunter eine spürbare Belastung für den Gemeindehaushalt, was zusätzlich zu einem Klima der Ablehnung gegenüber diesen ohnehin als „Fremde" und „Baraber" (umgangssprachlich abfällige Bezeichnung für die früher vor allem italienischen Bauarbeiter) betrachteten Menschen beitrug.

Derartige Befürchtungen hatten offensichtlich auch die Gemeinden des Gasteinertales, als sie noch vor Baubeginn mittels einer Eingabe an den Salzburger Landesausschuss und an die zuständige Bezirkshauptmannschaft in St. Johann im Pongau ersuchten, den befürchteten Zuzug von Arbeitssuchenden für das Jahr 1902 zu verhindern. Man habe, so schrieb man, bei anderen Eisenbahnbauten die Erfahrung gemacht, dass Arbeiter mit ihren Familien zugezogen seien, als es keine Beschäftigung für sie gab, „so dass sie, weil angeblich ganz mittellos, auf Gemeinde- beziehungsweise Landeskosten in die Heimat zurückbefördert werden mussten. Diese Arbeiter – oft in Partien von 50–100 Personen – stammten zumeist aus Croatien [sic!] und Bosnien und verursach-

35 Quelle: Häuser- und Bevölkerungszahl der Gemeinden 1817–1987. In: Dopsch/Spatzenegger, Geschichte Salzburgs, Bd. 2, Teil 2, 1350 f. Die Zahlenangaben beziehen sich auf den heutigen Gebietsstand und auf die zum Zeitpunkt der Zählung anwesende Bevölkerung.

36 Die sogenannte Armenfürsorge basierte in Österreich auf dem Prinzip der Heimatzuständigkeit. Unbemittelte und in Not geratene Menschen wurden daher in der Regel in ihre jeweils zuständige Heimatgemeinde abgeschoben.

ten große Unannehmlichkeiten und Kosten." Es wurde daher ersucht, „Vorkehrungen zu treffen, vor allem durch die Gendarmerie, damit das Gasteinertal von solchen beschäftigungslosen Arbeiterfamilien nach Möglichkeit nicht besucht werde".[37] In einer Stellungnahme der Landesregierung (also der staatlichen Verwaltung) an den Landesausschuss des Herzogtums Salzburg wurden die Einwände der Gemeinden hinsichtlich der zu erwartenden Situation mit der Begründung zurückgewiesen, dass der Bau dieser Strecke bekanntlich große technische Ansprüche stelle und für die Bauausführungen die einheimische Kräfte weder genügten noch geeignet seien. Daher könne der Zuzug nicht unterbunden werden. Die Gemeinden und das Land müssten eben einige Unbequemlichkeiten während der ohnehin kurz bemessenen Bauzeit gegenüber den „wahrlich unermesslichen und bleibenden Vorteilen der Tauernbahn" auf sich nehmen. Das k. k. Gendarmerie-Posten-Commando Lend sei allerdings angewiesen worden, je nach Arbeiterbedarf auf den Arbeiterzuzug regelnd einzuwirken.[38]

Tatsächlich gelangten in den folgenden Jahren immer wieder Arbeitssuchende, zum Teil in schlechtem physischem Zustand ins Gasteinertal. Einen Eindruck von der Situation dieser Menschen gibt ein Bericht der Bezirkshauptmannschaft St. Johann im Pongau aus dem Jahr 1904:

„Was die kürzlich in Dorfgastein eingetroffenen mazedonischen Arbeiter betrifft, so ist es richtig, dass dieselben ausgehungert und in erbarmungswürdigen Zustande am 7. April in Dorfgastein angekommen waren. Dieselben waren zwar von einem Akkordanten [Subunternehmer, Anm. A.H.] bestellt worden, jedoch erst für den Sommer, weshalb die Union-Baugesellschaft auch in weiterer Rücksicht auf die vorgekommenen Variola-Fälle [Pocken, Blattern, Anm. A.H.] weigerte, dieselben in Arbeit zu nehmen, zumal eben alle Lose schon vollzählig besetzt waren. Über die von der Gemeinde Dorfgastein telegraphisch nachgesuchte h[ier]o[rtlich] persönliche Intervention bei der Zentrale der Union-Baugesellschaft in Schwarzach [...] gelang es am nächsten Tag [...] denselben, in drei Partien getrennt, Arbeit zu verschaffen."[39]

Die Unterbringungsfrage – die Entstehung der Barackenstädte

Eine der größten Herausforderungen stellte die Unterbringung der vielen Menschen dar. Vor dem eigentlichen Beginn und während der Arbeiten mussten die umfangreichen Baubetriebsplätze an den beiden Tunnelportalen eingerichtet beziehungsweise ausgebaut werden. Dies geschah durch die beauftragte Bauunternehmung Redlich & Berger und die Bauverwaltung der Staatsbahnen. In diesem Zusammenhang wurde auch die Entscheidung getroffen, die Arbeiter in unmittelbarer Nähe zum Bauplatz und damit weit abgeschieden von den Siedlungen, unterzubringen. Dafür waren Wohngebäude, Arbeiterunterkünfte (Wohnbara-

37 SLA, Landesausschuss-Sonderfaszikel III 04/12/63 (Sonderfaszikel. Betreff: Eisenbahnen – Bahnbau Tauernbahn). Eingabe der Gemeindevorstehungen von Badgastein, Hofgastein-Markt, Hofgastein-Land und Dorfgastein vom 31.01.1902 an die k. k. Bezirkshauptmannschaft St. Johann.

38 SLA, Landesausschuss-Sonderfaszikel III 04/12. Schreiben des k. k. Landespräsidenten an den Landesausschuss des Herzogthumes Salzburg vom 19.03.1902.

39 SLA, Landesausschuss-Sonderfaszikel III 04/12/59. Bericht der k. k. Bezirkshauptmannschaft St. Johann an die k. k. Landesregierung Salzburg vom 27.04.1904.

cken) ebenso wie Werkstätten, Magazine, Remisen und Gleisanlagen für den umfangreichen Rollbahnbetrieb zu errichten. Zusammen mit der notwendigen Infrastruktur wie Verpflegungsstation, Wasserversorgungseinrichtungen, später auch Krankenspital und Waschküchen entstand hier eine „Barackenstadt", wie sie abfällig von den Einheimischen genannt wurde. Der hohe zeitliche Druck, unter dem die Arbeiten standen, äußerte sich vor allem in der Anfangszeit in der schlechten Qualität der baulichen Maßnahmen in dieser Barackenstadt.

Die nur schleppende Errichtung des Lagers, die mit der rasch zunehmenden Anzahl der Beschäftigten nicht Schritt halten konnte, nötigte viele Arbeiter sich in privaten Quartieren einzurichten. Über die Missstände dieser Unterbringung wurde immer wieder Klage geführt. Zwischen 1902 und 1907 folgten daher zahlreiche bauliche Maßnahmen zum weiteren Ausbau des Barackenlagers sowie von Installationsgebäuden für den Bahnbetrieb. Die von der k. k. Landesregierung jeweils durchgeführten Bauverhandlungen sicherten zumindest einen Mindeststandard. Der Standort des Lagers war jedoch vor allem aus praktischen Überlegungen in unmittelbarer Nähe der Tunnelbaustelle gewählt worden. In der zeitgenössischen Abwägung zwischen Arbeitseffizienz und Sicherheit spielte letztere eine vergleichsweise untergeordnete Rolle. Dies zeigt sich daran, dass die Einwände der Gemeinde, dass von den in der Nähe fließenden Bächen Hochwasser drohe, von der Behörde mit der Begründung abgelehnt wurden, dass der Tunnelbau ohnehin Tag und Nacht betrieben werde und daher auch stets des Nachts genügend Leute wach seien, um im Notfall die Schlafenden zu alarmieren.[40] Die Lagepläne und die wenigen erhaltenen Aufnahmen von den Installationsbauten an der Nordseite des Tauerntunnels geben einen Eindruck von den Ausmaßen des in Böckstein zwischen dem Tunnelportal und dem Anlaufbach in Anspruch genommenen Geländes, das durch seine Einengung im Tal mehr den Eindruck eines überdimensionierten Bahnhofes denn eines Wohnlagers macht.[41]

Abb. 3: Postkarte der Barackenstadt im Anlauftal (Quelle: SLA, Fotosammlung, A 2500)

Auch auf der Südseite des Tunnelbaues zeigten sich in dem damals kleinen Ort Mallnitz auf Kärntner Gebiet dieselben Problemstellungen und ‚Lösungen'. In das vor dem Bahnbau kaum 500 EinwohnerInnen zählende Mallnitz zogen für die

40 SLA, Landesausschuss-Sonderfaszikel III 04/12/63. Bericht der k. k. Bezirkshauptmannschaft St. Johann im Pongau vom 06.06.1904.

41 SLA, Landesausschuss-Sonderfaszikel III 04/12/63. Lageplan der k. k. Eisenbahnbauleitung in Schwarzach im Pongau Installationsbauten für die Nordseite des Tauerntunnels in Böckstein vom 15. April 1904. Maßstab: 1:2.880.

Bauarbeiten vor allem Arbeiter aus den südlichen und südöstlichen Gebieten der Monarchie. Wie auf der Salzburger Seite wurden diese zum Teil mit ihren Familien in Barackensiedlungen im sogenannten Hintertal und am Rabisch untergebracht.

Die Barackensiedlung abseits des Ortes in der Nähe des Bauareales situiert, bildete eine eigene, multinationale und vielsprachige kleine ‚Stadt', in der wie im Anlauftal die Bauarbeiter, Ingenieure und alle sonstigen Beschäftigten streng hierarchisch in diversen Wohnbaracken für Familien oder Ledige untergebracht wurden.[42] Der medizinischen Versorgung dienten ein Hauptspital, ein Not- und Infektionsspital. Die Bevölkerungszahl von Mallnitz stieg während der Bauphase auf bis zu 3.000 Menschen an, was eine noch stärkere Bevölkerungszunahme als im Gasteinertal bedeutete.

Die Arbeiterbaracken und -wohnhäuser im Anlauftal

Im Anlauftal sah der früheste Plan als erste Baulichkeiten nur vier Wohnhäuser für Arbeiter, ein Spital, ein Infektionsspital, ein Portier- und Umkleidehaus, Brunnen mit Häuschen sowie zahlreiche Magazine und Gebäude für den Bahnbetrieb vor. Schon bald sollte dieses Lager ganz andere Dimensionen erreichen. Um mit der Erhöhung der Zahl der Beschäftigten Schritt zu halten, war der stufenweise Ausbau des Barackenlagers für insgesamt 1.677 Personen geplant. Besonders der Bad Gasteiner Bürgermeister Karl Straubinger begrüßte diese Ausbaupläne, denn mit dieser „Regelung der Arbeiteraufnahme im Verhältnis zu den vorhandenen Wohnungen sei eine nachhaltige Besserung der jetzt bestehenden unhaltbaren Zustände zu erwarten".[43] Im November 1906 bestand das Lager bereits aus rund 30 Gebäuden (Wohnbaracken), hinzu kamen ein zweites Lager mit neun Baracken, ein Kantinengebäude und Magazinbauten.[44] Im Endausbau umfasste es schließlich 63 Wohnbaracken und zahlreiche Nebenbauten. Die typischen hölzernen Wohnbaracken der Lagerstadt wiesen keinen hohen Komfort auf; nach den Einreichplänen waren sie 25 Meter lang und sechs Meter breit. Die Umfassungswände erhielten eine raue Verschalung mit Deckleisten, innen waren sie mit Gipsdielen verkleidet. Die Abdeckung bestand aus Dachpappe.[45] Diese Baracken wurden nicht nur von ledigen Arbeitern, sondern auch von Familien bewohnt, wobei in acht dieser Wohnbaracken je acht Familien einquartiert waren.[46]

Neben den Baracken wurden auch Arbeiterwohnhäuser für die Unterbrin-

42 Vgl. Glantschnig, Mallnitz, S. 73.

43 SLA, Landesausschuss-Sonderfaszikel III 04/12/63. Protokoll aufgenommen am 26. März 1906 in Badgastein. Gegenstand bildete die Besichtigung der Unterkünfte der beim Tunnelbau in Böckstein beschäftigten Arbeiter sowie der für deren Versorgung mit Trinkwasser und für Spitalspflege bestehenden Einrichtungen.

44 Vgl. SLA, Landesausschuss-Sonderfaszikel III 04/12/63. Projekt für die einfachen und doppelten Arbeiter-Waschhäuser vom 08.11.1906.

45 SLA, Landesausschuss-Sonderfaszikel III 04/12/63. Projekt für die hölzernen Arbeiter-Wohnbaracken Nr. V, VI und VII vom 15.02.1906.

46 SLA, Landesausschuss-Sonderfaszikel III 04/12/63. Schreiben des k. k. Eisenbahnministeriums an die k. k. Eisenbahnbauleitung in Schwarzach vom 31.05.1906.

gung lediger und verheirateter (Fach-)Arbeiter errichtet. Dabei handelte es sich um zweigeschossige Bauten mit einer Länge von rund 28 Metern und einer Breite von rund acht Metern.[47] Vergleichsweise aufwendig war das bereits im Jahr 1906 eingereichte Arbeiterwohnhaus Nr. V. Für verheiratete Facharbeiter gedacht, verfügte dieser von der Baugesellschaft Redlich & Berger errichtete zweigeschossige, 27 Meter lange und elf Meter breite Bau sogar über eigene Kellerabteile. Sowohl durch gute Belichtung als auch durch die solide Bauweise unterschied sich dieses Wohnhaus deutlich von den Wohnbaracken, die den meisten Arbeitskräften zur Verfügung gestellt wurden.[48] Neben den Wohngebäuden entstanden auch diverse sanitäre Anlagen wie Waschküchen und Waschhäuser in Form ebenerdiger Holzbaracken auf Fundamenten.[49]

Die Organisation der medizinischen Versorgung

Nicht nur die Unterbringung der Arbeiter bereitete während der Bauarbeiten Probleme, auch die medizinische Versorgung war in der ersten Zeit, selbst nach damaligen Maßstäben, prekär. Die Firmen und Behörden verließen sich zunächst darauf, dass die medizinische Infrastruktur des Kur- und Tourismusortes Bad Gastein zur Behandlung der Verletzten und Kranken ausreichen würde. Allerdings stellte sich heraus, dass diese Einrichtungen nur in der Nebensaison zur Verfügung standen, da die Arbeiter während der Saison als ‚Störfaktor' für den Fremdenverkehr betrachtet wurden. Bereits zu Beginn des Jahres 1903 beschrieb der *Reichenhaller Grenzbote* anlässlich einer Bauplatzbesichtigung die ungenügende Situation folgendermaßen:

„Seit Beginn der Tunnelarbeiten und Betriebsetzung der Steinbrüche gibt es weder im Anlauftale, noch in Böckstein, weder ein Spital, noch einen Arzt; – und müssen kranke Arbeiter auf allen erdenklichen Vehikeln, als Handwagen, Handschlitten, Fuhrwagen etc. bei oft metertiefen Schnee und empfindlicher Kälte eine Stunde weit nach Bad Gastein gefahren werden. Bisher hat die reiche und musterhaft geleitete Gemeinde Bad Gastein ihre gut eingerichteten Krankenhäuser gerne zur Verfügung gestellt; nun aber die Saison vor der Türe steht, hat sie, und mit Recht, an geeigneter Stelle erklärt, dass sie mit Beginn der Saison weder kranke Arbeiter aufnimmt, noch solche Bad Gastein passieren lässt. Nun hat sich die k. k. österr[eichische] Regierung doch entschließen müssen, für die endliche Errichtung von Kranken-Baracken, sowie für das Engagement eines Arztes Sorge zu tragen."[50]

Im April 1903 reichte die Union-Baugesellschaft daher die Pläne zum Bau eines gemauerten Arbeiterspitals mit einer Kapazität von 17 Betten (maximal 23 Betten) an der Baustelle ein, das noch im selben Jahr in Betrieb ging und im Jahr 1907 um ein Barackenspital mit 32 Betten erweitert wurde, da die Kapazitä-

47 SLA, Landesausschuss-Sonderfaszikel III 04/12/63. Einreichplan „Projekt für zwei Arbeiter-Wohnhäuser zur Unterbringung lediger und verheirateter Arbeiter" vom 15.04.1904 (Maßstab 1:100).

48 SLA, Landesausschuss-Sonderfaszikel III 04/12/63. Projekt für das Arbeiterwohnhaus Nr. V vom 13.12.1905 (Maßstab 1:100).

49 SLA, Landesausschuss-Sonderfaszikel III 04/12/63. Projekt für ein doppeltes Arbeiter-Waschhaus vom 27.09.1906 (Maßstab 1:50).

50 Von der Tauernbahn. In: Reichenhaller Grenzbote, Beilage Nr. 848 (23. April 1903), ohne Seitenzählung.

ten des ersteren nicht mehr ausreichten.[51] Neben diesem Arbeiterspital wurden, ebenfalls 1903, ein Notspital am Tauernweg sowie ein provisorisches Infektionsspital mit elf Betten im Anlauftal als einfache Barackenbauten angelegt.[52]

Bedingt durch die Vielzahl von Unfällen hatten diese Spitalsbauten und die dazugehörige Leichenkammer eine hohe Auslastung zu verzeichnen. Der große zeitliche Druck bei den Arbeiten, die oft schlechten Wetterbedingungen, Steinschlag und Sprengarbeiten – all das und mehr brachte Gefährdungen mit sich. So waren beim Bau des Tauerntunnels insgesamt 684 Verletzte, davon 280 schwerverletzte, und 55 tödlich verunglückte Arbeiter zu beklagen.[53]

Wie aus den Akten hervorgeht, ereigneten sich die meisten schweren Unfälle bei Sprengungen und beim Rollwagenverkehr, die größte Zahl der leichteren Unfälle bei Steinarbeiten (Steinbrüche, Steinverladungen etc.) sowie durch Steinschläge, Abrutschungen und Abstürze. Ein Bericht der Bezirkshauptmannschaft hält fest: „hievon werden daher auch meist Taglöhner (vielleicht mindergeübte Leute) betroffen, während [bei] Professionisten (Mineure, Zimmerleute etc.) Unfälle verhältensmässig seltener sind".[54] Als mit dem absehbaren Ende der Bauarbeiten zu Beginn des Jahres 1909 auf beiden Seiten des Tauerntunnels die Zahl der Arbeitskräfte stark abnahm, gestattete die Kärntner Landesregierung die Verlegung nicht infektiös erkrankter und transportfähiger Arbeiter auch von der Salzburger Seite der Tunnelbaustelle in das Arbeiterspital in Mallnitz, da dieses nur noch schwach ausgelastet war.[55]

Mobilität als Schlüsselfaktor – der Fuhrbetrieb

Ein wichtiges Element für den Baubetrieb stellte der Fuhrwerkverkehr mit täglich Dutzenden von Fahrten dar. Die Lieferungen konzentrierten sich nicht nur auf den Bahn- und Tunnelbau. Das Baumaterial, die Verpflegung für die Arbeiter – alles musste mit hunderten Fuhrwerken tagtäglich und bei jeder Witterung rund 30 Kilometer vom Bahnhof Lend in das Tal nach Böckstein gebracht werden. Auf dem bisherigen Hauptverkehrsweg, der alten Gasteinerstraße, entwickelte sich ein bis dahin unbekanntes Verkehrsaufkommen. So traf etwa für die Errichtung des Angertalviaduktes in nur einem Monat Mate-

51 SLA, Landesausschuss-Sonderfaszikel III 04/12/60. Schriftakt „Tauernbahn – Bau eines Arbeiterspitals". Bezeichnenderweise wurden die Krankenzimmer des Anbaues bereits vor der amtlichen Kommissionierung benutzt. Vgl. SLA, Landesausschuss-Sonderfaszikel III 04/12/62. Protokoll der k. k. Bezirkshauptmannschaft St. Johann vom 03.04.1907 und das „Statut des Spitales der Baukrankenkassa der Bauunternehmung Brüder Redlich & Berger in Böckstein".

52 SLA, Landesausschuss-Sonderfaszikel III 04/12/61. Schriftakt „Tauernbahn – Bau eines Notspitals im Anlauftal".

53 Vgl. Dultinger, Tauernbahn, S. 60. Es ist leider sehr schwierig diese Zahlen in eine Relation zu den insgesamt eingesetzten Arbeitskräften zu bringen. Der Grund dafür liegt in der teilweise hohen Fluktuation gerade bei den am häufigsten von Unfällen betroffenen Hilfsarbeitern. Auch können Mehrfachverletzungen nicht ausgeschlossen werden.

54 SLA, Landesausschuss-Sonderfaszikel III 04/12/59. Bericht der k. k. Bezirkshauptmannschaft St. Johann an die k. k. Landesregierung Salzburg vom 23.05.1904.

55 SLA, Landesausschuss-Sonderfaszikel III 04/12/61. Schreiben der k. k. Landesregierung in Kärnten an die k.k. Landesregierung in Salzburg vom 10.02.1909.

rial im Ausmaß von 76 zehn-tonnigen Eisenbahnwagons an der Bahnstation in Lend ein, das auch in der schlechten Jahreszeit in ungefähr 600 Fuhren, durchwegs mit acht- bis sechzehn Pferden bespannt, zur Baustelle befördert werden musste. Erst als im September 1905 die Tauernbahn-Nordrampe von Schwarzach-St. Veit bis Gastein in Betrieb genommen wurde, konnten die notwendigen Transporte endlich mit der Bahn bis Bad Gastein und von dort mit Hilfe einer Rollbahn nach Böckstein gebracht werden.

Der Fuhrbetrieb sicherte den lokalen Bauern auch durch die Vermietung der eigenen Pferde als Vorspannrösser – sei es für Transporte ab Lend oder im Bereich der Trassenführung Bad Gastein – ein Zubrot, denn die Bahngesellschaft war immer wieder auf die Anmietung von Vorspannpferden angewiesen.

Die Arbeitswelt im Korsett der sozialen Hierarchien

Der Bau des Tauerntunnels erforderte infolge des im Vergleich zu heutigen Tunnelbaustellen geringen Einsatzes von Maschinen eine sehr große Zahl von Arbeitern. Die benötigten Facharbeiter verfügten über spezielle Fähigkeiten und Kenntnisse in der Steinbearbeitung, die oft über Generationen hinweg eingeübt wurden, galt es doch bei den zahlreichen Viadukten, die Steine passgenau zu behauen und zu setzen. Hingegen gaben bei den Hilfsarbeitern vor allem die Kostenfaktoren und ihre leichte Verfügbarkeit in großer Zahl den Ausschlag, da eine so hohe Anzahl an Arbeitskräften vor Ort unmöglich rekrutiert werden konnte. Diese kamen aus vielen Teilen der Monarchie, wobei die meisten der als Hilfskräfte eingesetzten Arbeiter aus den südöstlichen Gebieten der Monarchie stammten (Slowenen, Kroaten, Bosnier und Mazedonier). Die Beschäftigung von Steinmetzen aus Friaul, die eine geschlossene Gruppe für sich bildeten, ging auf eine lange Tradition zurück. Schon seit dem 16. Jahrhundert wurden oberitalienische Arbeiter und Baumeister bei zahlreichen Bauten in den habsburgischen Ländern herangezogen. Diese Handwerker machten sich als Stuckateure, Dekorateure und Maurer einen Namen, neben Wien auch in anderen Teilen der Monarchie, so dass die Barockbaukunst in Österreich untrennbar mit ihnen verbunden ist. Auch in der Gründerzeit kamen die meisten der bei den großen Bauvorhaben (wie etwa an der Südbahn, beim Bau der Votivkirche und des Wiener Rathauses) beschäftigten Arbeiter und Handwerker aus Oberitalien.[56] Bis zu 13 % der Bevölkerung Friauls verließ saisonal oder auf Dauer ihre Heimat, da es keine ausreichenden Beschäftigungsmöglichkeiten für sie gab. Mit ihren Familien, zum Teil in gut organisierten Gruppen, scharten sie sich um ihren jeweiligen Bauherrn (*padrone*), dem sie sich mit einem, meist mündlichen Arbeitsvertrag verpflichteten. Aufgrund ihrer hervorragenden handwerklichen Kenntnisse waren sie gesuchte Arbeitskräfte und auf den meisten Großbaustellen zu finden, so auch auf der Tauernbahnstrecke.[57]

56 Zur Geschichte der Arbeitsmigranten aus Oberitalien und ihren Einsatz beim Bau der Semmeringbahn siehe Allmann, Kehrseite des Mythos, S. 503–508.
57 Vgl. ebd. S. 506.

Während sich diese Facharbeiter und Handwerker eines vergleichsweise hohen Sozialprestiges erfreuten und aufgrund ihrer speziellen Kenntnisse eine bessere Entlohnung erhielten, bildete die überwiegende Mehrzahl der Hilfsarbeiter die unterste Stufe in der sehr rigiden sozialen Hierarchie der Baustelle. Nach dem Prinzip ihrer leichten Ersetzbarkeit eingesetzt und schlechter bezahlt, lastete der Druck der Akkordarbeiten besonders auf ihnen. Sie organisierten sich zumeist nach ethnischen Gruppen und lebten im Gegensatz zu vielen Facharbeitern zumeist ohne Familienangehörige zusammen. Ihre Lebenssituation war vor Ort in viel größerem Ausmaß von Gewalt geprägt, wozu auch die Konflikte zwischen den verschiedenen ethnischen Gruppen, gleichsam als Spiegel der sozialen Spannungen in der Monarchie, beitrugen wie auch die isolierte Situation dieser in ihren jeweiligen Traditionen und Wertvorstellungen lebenden Männergesellschaften.

Ein weiterer Aspekt der Arbeitswelt des Bahnbaues war die starre soziale Hierarchie der dort Beschäftigten. Ingenieure und Beamte, Facharbeiter und Hilfsarbeiter, sie alle lebten in ihrer eigenen, sozial separierten Welt. So verfügten die aus verschiedenen Teilen der Monarchie stammenden Facharbeiter über eigene Küchen, zu denen Hilfskräfte keinen Zugang hatten. Die bereits erwähnten, größtenteils aus Friaul stammenden Steinmetze und Maurer wurden etwa ausnahmslos von friulanischen Köchen in einem eigenen Küchengebäude verpflegt.

Soziale Problemlagen vor Ort

Die zeitgenössische Wahrnehmung der Einheimischen und der regionalen Presse zeigte die Barackenlager zumeist als Ort der Misere, zumal die negativen Aspekte zweifellos stärker fokussiert wurden: die Ghettosituation der Arbeiter in den abgeschiedenen Tälern, die harten Arbeitsbedingungen, die vergleichsweise niedrige Bezahlung vor allem der Hilfsarbeiter und das unbestreitbar große Alkoholproblem. Erschwerend wirkte sich im Laufe der Jahre aus, dass die örtlichen Lebensmittelpreise – im Gegensatz zu den Löhnen – kräftig anstiegen.[58] Die Kombination dieser Faktoren führte mitunter zu gewaltsam ausgetragenen Konflikten. Im Fortschreiten der Bauarbeiten versuchte die Bauleitung eine Konfliktprävention durch eine räumliche Trennung der verschiedenen ethnischen Gruppen zu erreichen. Von Seiten der Baugesellschaft und der Staatsbahnen unternahm man aber so gut wie nichts, um den Arbeitern irgendeine Abwechslung oder soziale Aktivitäten in der (ohnehin karg bemessenen) Freizeit anzubieten. Die Unterbringung der vielen Menschen auf engstem Raum erfolgte bis zum Ende der Arbeiten nach rein organisatorischen Gesichtspunkten, im Hinblick auf eine optimale Ausnutzung der Arbeitskraft. Alkohol blieb somit für viele Arbeiter die einzige ‚Fluchtmöglichkeit', was sich an der Zunahme der Schank-

58 Vgl. Hanns Haas, Arbeiterschaft und Arbeiterbewegung. In: Heinz Dopsch/Hans Spatzenegger (Hg.), Geschichte Salzburgs. Stadt und Land. Band II. Teil 2: Neuzeit und Zeitgeschichte, Salzburg 1988, S. 934–1022, insbes. S. 973.

konzessionen während der Bauphase ablesen lässt. Der ‚Boom' an Wirtshäusern, der den Bau der Tauernbahn begleitete, lässt sich auch am kleinen Ort Mallnitz darstellen, wo am Christi-Himmelfahrts-Tag des Jahres 1900 der Obmann des Ortsschulrates Johann Keuschnig ein Gasthaus eröffnete und die Pfarrchronik noch besorgt notierte, dass dies bereits das dritte Gasthaus in Mallnitz sei. Nur sechs Jahre später (1906) berichten die *Mölltaler Nachrichten*, dass in Mallnitz schon das vierunddreißigste Gasthaus seine Pforten geöffnet habe.[59]

Schließlich trugen auch die Arbeitsbedingungen selbst zu den Spannungen bei. Obwohl die Arbeitszeit formell auf acht Stunden begrenzt war, mussten die Arbeiter, je weiter die Tunnelarbeiten gediehen, stundenlange Hin- und Rückwege von bis zu zwölf Kilometern zu Fuß zurücklegen. Hinzu kam die ständige Gefahr von Arbeitsunfällen.

Arbeiter und Bevölkerung – fremde Lebenswelten

Aus heutiger Sicht ist die Perspektive der Beteiligten von damals mitunter schwer nachzuvollziehen. Die Forschung ist angewiesen auf wenige – oft stark tendenziös gefärbte – Berichte in der damaligen Tagespresse, auf Gerichtsprotokolle und Mitteilungen aus der lokalen Bevölkerung, die wiederum auf Hörensagen – zumeist aus dem familiären Umfeld – beruhen. Trotz der oft dürftigen Quellenbasis deutet vieles darauf hin, dass die vorherrschende Haltung der einheimischen Bevölkerung von Distanz bis hin zu offener Ablehnung gekennzeichnet war. Dies entspricht den Erfahrungen, die man bei allen großen Bahnprojekten des 19. und frühen 20. Jahrhunderts machte. Die meist in größeren Trupps eingesetzten Arbeiter repräsentierten, trotz ihres in den Augen der Einheimischen niedrigen sozialen Status, ein oft selbstbewusstes Proletariat und damit eine Herausforderung für die patriarchalisch geprägte Agrargesellschaft entlang der Bahntrassen. Hinzu kam die Begegnung von teilweise sehr unterschiedlichen Kulturen und Lebenswelten auf Grund der ethnischen Vielfalt der Arbeiterschaft. In einem kleinen Kronland wie Salzburg, mit seiner für die Monarchie eher untypischen ethnischen Monostruktur, erschienen die Arbeiter damit in doppelter Weise ‚fremd': als Proletarier in einer agrarisch geprägten Region und mit ihren Sprachen, Verhaltensweisen und Sozialformen in einer bis dahin ethnisch homogenen Gesellschaft.[60]

Das Verhalten und die Anschauungen der Menschen vor Ort divergierten aber auch je nachdem, ob sie bereits Kontakte mit Arbeitern hatten, und abhängig von den wirtschaftlichen Interessen und der eigenen sozialen Stellung, aber auch vom Informationsstand. Eine große Rolle spielten sehr strikte soziale und kultu-

59 Vgl. Glantschnig, Mallnitz, S. 73.

60 Vgl. Hans Heiss, Tourismus und Urbanisierung. Fremdenverkehr und Stadtentwicklung in den österreichischen Alpenländern bis 1914. In: Alois Niederstätter (Hg.), Stadt – Strom – Straße – Schiene. Die Bedeutung des Verkehrs für die Genese der mitteleuropäischen Stadtlandschaft (Beiträge zur Geschichte der Städte Mitteleuropas 16), Linz 2001, S. 217–246. Aufschlussreich für einen Vergleich ist hierzu die Arbeit von Reinhard Johler, Mir parlen Italiano und spreggen Dütsch piano. Italienische Arbeiter in Vorarlberg 1870–1914 (Schriftenreihe der Rheticus-Gesellschaft 21), Feldkirch 1987.

relle Muster. So fanden etwa Ingenieure und Bahnbeamte während ihres längeren Aufenthalts oft Eingang in die örtliche Honoratiorengesellschaft und in die Vereine, was die örtliche Gesellschaft um neue Anschauungen, kulturelle Praktiken und Lebensformen bereicherte. Das höhere Sozialprestige dieser Techniker und Verwaltungsbeamten, verbunden mit ihrem bürgerlichen Habitus und ihre vergleichsweise geringere Anzahl gestalteten den Umgang zwischen ihnen und der örtlichen Bevölkerung relativ reibungslos. Der Kontakt fand gleichsam auf derselben sozialen Ebene statt. Auch Facharbeiter wie die Steinmaurer und Steinarbeiter wurden von der einheimischen Bevölkerung mehr oder weniger akzeptiert, indem sie fallweise Beziehungen mit ihnen pflegte. Anders verhielt es sich mit der Masse der eingesetzten Hilfsarbeiter. Diesen schlug bestenfalls Gleichgültigkeit, meistens aber große Abneigung von Seiten der Einheimischen entgegen, wobei Verständigungsprobleme und soziale Ablehnung die Hauptgründe dafür gewesen sein dürften. Grundsätzlich waren die Möglichkeiten sozialer Begegnung auf Grund der langen Akkordarbeiten und der Abgelegenheit der meisten Baustellen wie auch der Barackenunterkünfte ohnehin gering. Hinzu kamen die immer wieder detaillierten Berichte in der lokalen Presse über Gewaltausbrüche in den Lagern, die Skepsis, Diskriminierung und Ablehnung förderten.

Zwischen Gefährdungspotential und Schutzbefohlenen – zur Sichtweise der Behörden

Anders als die Einstellung der lokalen Bevölkerung lässt sich die Sichtweise der Behörden vergleichsweise gut an Hand der Aktenüberlieferung rekonstruieren. Es zeigt sich, dass nicht nur die lokale Bevölkerung, sondern auch die Salzburger Behörden in den Arbeitern vor allem einen „lästigen" Zuzug sahen. Allerdings bildete er in den Augen der Verwaltung vor allem ein temporäres Problem, das es als Bestandteil der Baumaßnahmen zu akzeptieren und staatlicherseits zu kontrollieren galt. Aber selbst im amtlichen Schriftverkehr verbargen viele Beamte die weit verbreitete Ablehnung von Arbeitern wie auch von Menschen aus dem Südosten der Monarchie im Allgemeinen nicht.

Dabei mag auch die zunehmende politische Organisierung der Arbeiterschaft in den urbanen und Industriegebieten und ihre Forderung nach gleichem Wahlrecht und gerechteren Lebens- und Arbeitsbedingungen eine Rolle gespielt haben, wodurch sich die Sorge der Salzburger Behörden vor einer politischer Radikalisierung der einheimischen Arbeiterschaft und vor dem Import politischer Konflikte aus anderen Teilen der Monarchie erhöhte. Im konkreten Umgang war die Haltung der Behördenvertreter aber oftmals zwiespältig und nicht zuletzt von ihren jeweiligen Aufgabengebieten abhängig. Während sich die mit der Aufsicht über die gesundheitlichen, sanitären und Wohnverhältnisse befassten Beamten oftmals große Mühe gaben, den Arbeitern wenigstens einen Mindeststandard zu gewährleisten, betrachteten die mit Sicherheitsagenden Betrauten die Zusammenballung von so vielen Menschen allein aus dem Blickwinkel der sozialen und

polizeilichen Kontrolle. Ihre Sichtweise deckte sich mit jener der lokalen Honoratioren und Meinungsführer, die in der Anhäufung so vieler ‚fremder' Arbeiter von vornherein ein Sicherheitsproblem sahen.

Dementsprechend wurde die Gendarmeriepräsenz im Gasteinertal wie auch auf Kärntner Seite in Mallnitz in den Jahren 1902 und 1903 deutlich erhöht[61], nicht zuletzt als Reaktion auf die regelmäßigen Aufforderungen durch die Gemeindevertretungen des Gasteinertals.[62] Die Sicherheitsbehörden reagierten auf die Situation aber auch in spezifischer Weise, etwa durch die zeitweise Zuteilung von sechs der italienischen Sprache mächtigen Gendarmeriebeamten vom Landesgendarmeriekommando in Innsbruck nach Salzburg.[63] Diese sicherheitszentrierte Sichtweise zeigte sich auch im Umgang der Behörden mit Arbeitskonflikten auf der Baustelle. Die häufigste Antwort auf derartige Konflikte bestand im Einsatz des staatlichen Repressionsapparates in Form von Gendarmerie und Militär.[64] So wurde bei dem im Sommer 1907 ausgebrochenen Arbeitskonflikt, als die Mischung aus schlechten Arbeits- und Wohnbedingungen, hohen Lebenshaltungskosten und zahlreichen Unfällen einen kritischen Punkt erreicht hatte, als Reaktion sofort Militär in Marsch gesetzt und zwei Kompanien Infanterie nach Böckstein verlegt. Allerdings gab es neben solchen Machtdemonstrationen auch Bemühungen, den Streik, dessen Ursachen teilweise als legitim anerkannt wurden, nicht zuletzt angesichts des ohnehin deutlich zurückliegenden Zeitplans der Tunnelarbeiten friedlich beizulegen. Die Beiziehung des Landesvertrauensmannes der Gewerkschaften, des sozialdemokratischen Landtagsabgeordneten Josef Proksch, beruhigte die Lage und führte zu einem Abzug des Militärs.[65]

Der schmale Grat der Solidarität – die ambivalente Haltung der Sozialdemokratie und Gewerkschaftsbewegung

Die Beiziehung eines Vertreters der Gewerkschaftsbewegung, der auch Funktionär der Sozialdemokratischen Partei in Salzburg war, zeigt, dass sich die Gewerkschaftsbewegung in Salzburg nach schwierigen Anfangsjahren um 1900 endgültig als politischer Faktor etabliert hatte. Aber der Sozialdemokratischen Partei und der Gewerkschaftsbewegung, die beide jungen Ursprungs waren und im Land Salzburg strukturell bedingt nur langsam und partiell Fuß fassen konnten, fiel der Umgang

61 SLA, Landesregierungsakten (LRA) 1900/09 IX/H/9, Gendarmerie. Siehe auch Sebastian Hinterseer, Bad Hofgastein und die Geschichte Gasteins, Bad Hofgastein 1957, S. 376. Gleichzeitig erfolgte auf der Kärntner Seite die Stationierung von zusätzlichen Gendarmeriebeamten in Mallnitz. Vgl. Glantschnig, Mallnitz, S. 75.

62 Beispielshaft siehe das Schreiben der Gemeindevorstehung Badgastein an die Bezirkshauptmannschaft St. Johann vom 09.06.1908 mit dem Ersuchen um Verstärkung des Gendarmeriepostens, die wie folgt begründet wurde: „In nächster Umgebung des Kurortes Badgastein wohnen ca. 800 Bahn- und Wasserbau-Arbeiter, sowie solche Arbeiter bei den Hausbauten (über 200 im Bau des Hotel de l'Europe – etc.) beschäftigt sind; dazu ziehen häufig auch die Arbeiter aus dem Anlauftale heraus und umschwärmen den Kurort, namentlich an Zahltagen." SLA, LRA 1908 IX/H 10337.

63 Vgl. Mitteilung des k. k. Innenministeriums an den k. k. Landespräsidenten in Salzburg vom 3. Juli 1904. SLA, LRA 1904 IX/H 4605.

64 Vgl. Zimburg, Geschichte, S. 320.

65 Vgl. Haas, Arbeiterschaft, S. 973.

mit den beim Bahn- und Tunnelbau beschäftigten Arbeitern schwer. Denn vor allem die eigenen Mitglieder betrachteten die fremden Arbeiter mit zwiespältigen Gefühlen, die zwischen Solidarität und der Sorge vor Lohndrückerei durch die Konkurrenz schwankten. Diese Haltung wird vor dem Hintergrund der in diesen Jahren in Salzburg geführten Arbeitskämpfe verständlich. Da zwischen 1903 und 1912 die Lebenshaltungskosten in Salzburg um rund 30 % anstiegen[66], reagierte die organisierte Arbeiterschaft verstärkt mit Arbeitskämpfen.[67] Die Folge war, dass die Unternehmerseite den Versuch unternahm, bei Arbeitskämpfen Arbeiter von den Baustellen der Tauernbahn als Streikbrecher einzusetzen.[68] So versuchte die Betriebsleitung der Aluminiumfabrik in Lend, einem der wenigen größeren Industriebetriebe im Land Salzburg[69], anlässlich eines erbittert geführten Streiks im Jahr 1903, italienische Arbeiter von den nahegelegenen Baustellen der Tauernbahn heranzuziehen, was zu gewaltsamen Auseinandersetzungen zwischen Streikenden und Streikbrechern führte.[70] Aufgrund dieser Erfahrungen sah man in der lokalen Gewerkschaftsführung und vermutlich noch mehr in der Arbeiterschaft selbst die vielen Hilfsarbeiter in Gastein und mehr noch die von der Aussicht auf Arbeit angezogenen Arbeitssuchenden als potenzielle Streikbrecher und Lohndrücker. Die angesprochene Ambivalenz zeigt sich nicht zuletzt daran, dass es trotz dieser Konfliktsituation erst die jahrelange Anwesenheit der vielen Arbeiter beim Bau des Tauerntunnels der Gewerkschaftsbewegung ermöglichte, ‚auf dem Land' Fuß zu fassen. Bezeichnenderweise wurde die sozialdemokratische Organisation im Gasteinertal am 1. Mai 1902 in einer Kantine in Böckstein gegründet.[71]

Insgesamt überwog aber auch in der organisierten Arbeiterbewegung eine negative Sichtweise, wie die Übernahme der von der bürgerlichen Presse gepflegten Stereotype von den fremden Arbeitern als „gewalttätigem Haufen" in sozialdemokratischen Organen zeigt. Besonders betont wurde stets die (ethnische) „Fremdartigkeit" der Arbeiter im Gasteinertal. Diese abwertende Sicht findet sich auch in Zusammenhang mit den Streiks auf den Baustellen, die auf Grund der niedrigen Löhne und der harten Arbeitsbedingungen sporadisch auftraten. Der umfangreichste Streik begann beinahe zeitgleich mit dem Durchbruch beim Tauerntunnel am Morgen des 21. Juli 1907. Die Proteste entzündeten sich an den hohen Lebensmittelpreisen, mit denen die (ohnehin niedrigen) Löhne nicht mehr Schritt halten konnten. Zudem hatte sich am Vortag im Stollen ein Arbeitsunfall mit zwei Todesopfern ereignet, und die

66 Vgl. ebd. S. 970.
67 Zu den Arbeitskonflikten in Salzburg siehe Wolfgang Neubacher, Arbeitskonflikte in der Salzburger Wirtschaft 1900–1914. In: Zeitgeschichte 3, 8 (1976), S. 252–260.
68 Vgl. Josef Kaut, Der steinige Weg. Geschichte der sozialistischen Arbeiterbewegung in Salzburg, Wien 1984, S. 48.
69 Das agrarisch geprägte Salzburg hatte strukturbedingt nur eine geringe Industriekonzentration aufzuweisen. Die in Schweizer Besitz befindliche Aluminiumfabrik der Aluminium-Industrie-Aktiengesellschaft Neuhausen in Lend hatte 352 Beschäftigte im Jahr 1905 und war damit einer der größten Betriebe im ganzen Kronland. Vgl. Neubacher, Arbeitskonflikte, S. 257.
70 Vgl. Kaut, Weg, S. 48.
71 Vgl. ebd., S. 47. Getragen wurde diese Bewegung nach dem Wegzug der Bauarbeiter nach Fertigstellung des Tunnels von Bergarbeitern und Eisenbahnern.

kroatischen Arbeiter waren durch das Gerücht alarmiert, dass noch mehr Opfer als die offiziell angegebene Zahl zu beklagen gewesen seien.[72] Die sozialdemokratische *Salzburger Wacht* stellte den Streik – abgesehen von der Anerkennung der berechtigten Lohnforderungen – in ein denkbar negatives Licht:

„daß dies kein Streik, sondern ein Ausbruch jener niederen Leidenschaften ist, welche nur einer Menschenklasse eigen sind, die bar jeder Bildung, von Kindheit auf im Dienste des Kapitals, gleich Lasttiere frohndete. […] Und wo liegt die Schuld? Ist es notwendig, daß man zu derartigen Arbeiten die ungebildetsten Volksstämme des Kontinents, aus weiter Ferne herbeilockt und auf deren Unzurechnungsfähigkeit und Anspruchslosigkeit spekuliert?“[73]

Das Zitat zeigt, dass die so oft postulierte übernationale Arbeitersolidarität im konkreten Lohnkampf bereits an der Landesgrenze endete. Bezeichnenderweise findet sich in einem Artikel über Gewalttätigkeiten unter den mazedonischen Arbeitern im Jahr 1904 eine Einschaltung mit der Forderung: „Achtung! Zuzug von Bauarbeitern nach Salzburg ist strenge fernzuhalten! (Sämtliche Partei- und Gewerkschafts-Blätter werden um Nachdruck dieser Notiz ersucht)“.[74] An dieser sich auf die Befürchtungen der eigenen Anhänger konzentrierenden Politik sollte die (ohnehin schwache) Arbeiterbewegung im agrarisch und deutschnational geprägten Kronland Salzburg weiter festhalten.

Resümee

Nach der feierlichen Eröffnung der Tauernbahnstrecke im Jahr 1909 zogen die meistern der noch verbliebenen Arbeiter weiter: die einen in ihre Heimatregionen, andere auf der Suche nach neuen Beschäftigungsmöglichkeiten. Die materiellen Begleiterscheinungen der langjährigen Bautätigkeit verschwanden schnell, und es schwanden auch die meisten Erinnerungen an die Begleitumstände, mit denen die Moderne auf Schienen Einzug gehalten hatte. Während sich die wirtschaftspolitischen Hoffnungen, die in den Bau der Tauernbahn gesetzt worden waren, in Folge des Ersten Weltkrieges nicht in der erwarteten Weise realisierten und die Tauernbahn erst nach 1945 unter ganz anderen Rahmenbedingungen ihre strukturpolitische Rolle erfüllte[75], hatte deren Bau und seine Folgen das soziale Umfeld der Talgemeinden langfristig verändert. Zuzug von außen, eine sich rasch ändernde Berufsstruktur, Intensivierung des Kurtourismus, um nur einige Aspekte zu nennen, griffen in das soziale Ensemble der Bevölkerung und ihre Lebensweise ein.

Können uns die Erfahrungen aus dieser seit langem vergangenen Epoche des Eisenbahnbaues heute – über das historische Interesse hinaus – von Nutzen sein? In einer Zeit, in der auf das nachlassende Wirtschaftswachstum mit verstärkten Forderungen nach großen Infrastrukturmaßnahmen zur Konjunkturbelebungen

72 Salzburger Chronik (22. Juli 1907), S. 5 und 7.
73 Salzburger Wacht 9, 164 (1907), S. 4.
74 Salzburger Wacht (22. April 1904), S. 2.
75 Vgl. Werner Feichtinger, Die verkehrsgeographische Rolle der Tauernbahn nach 1945, Hausarbeit aus Geographie Universität Salzburg 1977.

reagiert wird, lohnt es sich, in Erinnerung zu rufen, dass große Infrastruktur nicht nur die Umsetzung abstrakter Pläne zur Intensivierung von ökonomischen Austauschprozessen und damit einer erhofften Wachstumssteigerung darstellen. Sie wirken unvermeidlich auch auf die davon betroffenen Gesellschaften, denn Austauschprozesse beschränken sich ihrer Natur nach nicht auf rein technisch-ökonomische Aspekte. Auf dieser scheinbar ‚simplen' Erkenntnis – die dennoch allzu oft in Planungen ‚ausgeblendet' wird – aufbauend, ermöglicht uns die Beschäftigung mit derartigen soziokulturellen Fragestellungen gerade in der sensiblen Alpenregion für die immer drängender werdenden divergierenden Nutzungsanforderungen[76] vielleicht zu besseren Strukturen und Problemlösungen zu gelangen, ganz im Sinne von Roger Sablonier.[77] Denn die ‚Soziodiversität' der heutigen Gesellschaften in den Alpen ist eine Pluralität, die nicht zuletzt aus derartigen Eingriffen im Zuge des „Einbruchs der Moderne" seit dem 19. Jahrhundert entstand und sich seither fortsetzt. Die kritische Auseinandersetzung mit dem Handeln im Zuge dieses Modernisierungsprozesses könnte somit auch für die Wahrnehmung gegenwärtiger Prozesse als Orientierungshilfe dienen.

Alfred Werner Höck, Politica delle infrastrutture e migrazione di lavoratori: il caso della costruzione del tunnel dei Tauri nel Salisburghese (1901–1909)

Nella seconda metà del XIX secolo le disparità a livello regionale nello sviluppo socio-economico dell'Austria-Ungheria diventarono un tema sempre più discusso. Aumentarono le richieste di potenziare le infrastrutture di trasporto per collegare le aree alpine della monarchia con il porto di Trieste. Negli anni a cavallo tra i due secoli il governo austriaco, sotto il primo ministro Ernest von Koerber, decise finalmente di realizzare questi progetti. Al centro vi era la costruzione di ben cinque linee ferroviarie alpine, tra cui quella dei Tauri.

Fondamentale per questa nuova ferrovia era il tunnel dei Tauri, che fu realizzato tra i *Länder* del Salisburghese e della Carinzia per una lunghezza complessiva di circa 8,5 km. L'opera richiese un enorme numero di lavoratori perché allora la tecnica di costruzione di gallerie impiegava una quantità assai minore di macchine rispetto ad oggi. Dato che in loco sarebbe stato impossibile reclutare un numero così enorme di manovali, essi provennero da diverse parti della

76 Die Literatur zu Fragen der verschiedenen Nutzungsanforderungen im Alpenraum ist inzwischen geradezu unüberschaubar geworden und selbst ein Spiegel der Heterogenität ebendieser Anforderungen. Zur Rolle des Verkehrs und der Verkehrsgeschichte in diesem Komplex sei (einführend) auf den Sammelband von Christoph Neubert/Gabriele Schabacher (Hg.), Verkehrsgeschichte und Kulturwissenschaft. Analysen an der Schnittstelle von Technik, Kultur und Medien, Bielefeld 2013 hingewiesen. Aus kritischer Perspektive den Zusammenhang zwischen Verkehr und Umwelt herstellend siehe Winfried Wolf, Verkehr, Umwelt Klima. Die Globalisierung des Tempowahns, Wien 2007.

77 Roger Sablonier, Alpenforschung aus Sicht des Historikers. In: Histoire des Alpes/Storia delle Alpi/Geschichte der Alpen 1 (1996), S. 57–61, hier 58.

monarchia. I lavoratori ausiliari erano soprattutto sloveni, croati, bosniaci e macedoni. Uno dei problemi più grandi fu il loro alloggiamento che fu risolto con l'allestimento, a grande distanza dagli insediamenti, di una misera "baraccopoli" (come fu chiamata con disprezzo dalla popolazione locale), insieme alle necessarie infrastrutture. Anche l'assistenza medica fu inizialmente precaria. Le ditte e le autorità avevano calcolato che per la cura dei feriti e dei malati sarebbero bastate le infrastrutture mediche della località di cura e soggiorno turistico di Bad Gastein. Tuttavia queste strutture avevano disponibilità solo nella bassa stagione e quindi si dovettero realizzare appositi ospedali.

A fronte della "ghettizzazione" degli operai, delle dure condizioni di lavoro e dei salari relativamente bassi, soprattutto per la manodopera ausiliaria, si registrò nel corso degli anni un marcato innalzamento dei prezzi a livello locale. Né i responsabili della società costruttrice né quelli della Ferrovia statale intrapresero alcuna misura per offrire ai lavoratori attività ricreative o sociali nel tempo libero, che era comunque scarso.

L'atteggiamento della popolazione locale oscillò tra la distanza e l'aperta avversione, in modo analogo a quanto avvenne in occasione di tutte le più grandi realizzazioni ferroviarie del XIX e degli inizi del XX secolo. Dalla popolazione locale i lavoratori, perlopiù ingaggiati in grandi gruppi, venivano percepiti soprattutto per il loro basso status sociale, ma essi rappresentavano comunque un proletariato consapevole in netto contrasto con la società agricola di stampo patriarcale. Si aggiungeva, inoltre, l'incontro con culture e sistemi valoriali talvolta profondamente diversi a causa della varietà etnica dei lavoratori. In un piccolo *Kronland* come il Salisburghese, con la sua monostruttura etnica assai atipica nel contesto della monarchia, essi risultavano dunque doppiamente 'estranei'.

Nella prassi l'atteggiamento dei rappresentanti delle autorità risultò spesso discordante e condizionato dai rispettivi ambiti di competenza. Ad esempio, i funzionari incaricati del controllo sulle condizioni di salute, sanitarie e abitative mostrarono spesso grande impegno per garantire ai lavoratori almeno degli standard minimi. Al contrario quelli responsabili delle questioni legate alla sicurezza considerarono la concentrazione di così tante persone solo nell'ottica del controllo sociale e poliziesco. Tale prospettiva incentrata sulla sicurezza caratterizzò anche la gestione da parte delle autorità dei conflitti di lavoro sul cantiere. La risposta più frequente a tali conflitti si risolse nell'impiego dell'apparato di repressione dello Stato.

Il partito socialdemocratico e il movimento sindacale erano nati da poco e la loro penetrazione nel Salisburghese era lenta e limitata. Ciò spiega le loro difficoltà nel confronto con i lavoratori dei cantieri ferroviari e del tunnel. Esse vanno inoltre interpretate nel contesto delle lotte sindacali di quegli anni nel Salisburghese, nate dalla reazione delle organizzazioni dei lavoratori all'innalzamento del costo della vita (circa del 30% dal 1903 al 1912). Una delle conseguenze fu che, in occasione di scioperi, gli imprenditori cercarono di ingaggiare i lavoratori della ferrovia dei Tauri come crumiri.