



Abstracts

Elvira Migliario / Anselmo Baroni (Università degli studi di Trento)

Dalle autostrade alle vie romane. Considerazioni di storia politica e istituzionale sull'uso dia-cronico di alcuni grandi assi viari transalpini

Soltanto in tempi recenti la tecnologia ha reso in buona parte trascurabili nella progettazione stradale i condizionamenti geomorfologici e ambientali. Questi hanno invece giocato un ruolo determinante per l'intera età antica e premoderna, in rapporto dialettico con le strutture politico-istituzionali di riferimento. In particolare, in età romana le strutture amministrative e di governo applicate alle aree di valico vennero incardinate sulle grandi direttrici transalpine, assunte quali elementi ordinatori nella definizione degli spazi in cui le aree alpine furono ripartite, organizzate, governate (agri municipali, territori provinciali, distretti doganali, ecc.). Si prenderanno pertanto in esame i quadri politico-amministrativi e gli strumenti giuridico-istituzionali che in età imperiale romana consentirono il controllo e il governo delle aree di valico attraversate dai maggiori assi viari transalpini, con particolare attenzione al settore alpino orientale.

Umberto Tecchiati (Ufficio beni archeologici provincia autonoma di Bolzano; Leopold-Franzens Universität Innsbruck)

La viabilità invisibile. Rapporti culturali tra nord e sud delle Alpi nell'età del bronzo

Vere e proprie strade in senso moderno non esistevano nella preistoria, anche se gli scavi archeologici documentano, anche prima dell'età del Bronzo, piste e sentieri, o vere e proprie "vie" all'interno degli abitati, o intorno ad essi, che della viabilità a lunga percorrenza possono essere considerati i prototipi. L'esigenza di disporre di strade più o meno lunghe, tenute in efficienza e strutturate ai margini e alla base per garantirne la durata, trovò soddisfazione solo gradualmente, con l'introduzione della ruota e del carro inizialmente trainato da buoi, e, soprattutto, del cavallo come animale da tiro e da cavalcatura. E tuttavia documentare i manufatti stradali preistorici a livello archeologico è impresa tutt'altro che semplice. Se questa viabilità è per noi per lo più invisibile, nondimeno può essere data per scontata. Lungo questa viabilità viaggiavano uomini, animali, merci, artigiani specializzati, e inoltre idee, modelli di vita. Molto di tutto ciò resta impalpabile a livello archeologico, ma il rinvenimento, a sud e a nord dello spartiacque alpino, di oggetti esotici, cioè prodotti in regioni diverse da quella di rinvenimento e pervenuti nei siti sotto forma di importazione, conferma l'esistenza di contatti e scambi culturali la cui ampiezza ed importanza crescono a mano a mano che si effettuano nuove scoperte.

Nell'antica età del Bronzo (2200–1600 ca. a.C.) l'esistenza di rapporti tra la cultura di Polada e le cerchie culturali della Germania meridionale, facenti capo riassuntivamente alla Cultura di Straubing, si manifestano nella circolazione di manufatti metallici e, più raramente, di ceramiche. Spilloni di bronzo tipo "Horkheimernadel" o con ampia testa laminare rinvenuti in vari siti del Trentino Alto Adige documentano contatti con il "Blechkreis" nordalpino. Verso la fine del Bronzo antico beni di prestigio come i pugnali a manico pieno, e inoltre le asce tipo Langquaid, accomunano vasti territori centro- e perialpini. Tali relazioni sono evidenti in Italia settentrionale anche nel rito funebre, il quale a sua volta dipende dalla comune matrice campaniforme delle culture stanziate a sud e a nord dello spartiacque. Nella media età del Bronzo (1600–1350 ca. a.C.) i contatti sembrano riferirsi essenzialmente alla circolazione di manufatti metallici. Un caso eclatante è il rinvenimento, nella palafitta di Ledro, di diademi bronzei confrontabili unicamente con analoghi esemplari rinvenuti in Niederösterreich. Continua in questa età il fenomeno dei c.d. "oggetti enigmatici", tavolette in terracotta con segni incisi la cui distribuzione tra Italia settentrionale (in particolare l'area circumgardesana) e area danubiana documenta, in vasti territori dell'Europa centro-orientale, l'esistenza di un patrimonio ideologico e formale comune e quindi intensi contatti culturali. Con il Bronzo recente (1350–1150 ca. a.C.) l'imporsi della "koiné" metallurgica di Peschiera e delle relazioni con il mondo miceneo, attestate fino alla bassa pianura veneta, estendono la rete delle relazioni interculturali a buona parte del bacino del Mediterraneo. La navigazione, sia per mare che per via fluviale, assume in questa età un ruolo nuovo. Nel Bronzo finale (1150–950 ca. a.C.) la dialettica tra l'area nordalpina della Cultura dei Campi d'Urne e quella padana e peninsulare della cultura protovillanoviana porta a sintesi originali come la cultura centroalpina di Luco-Meluno diffusa specialmente in Trentino Alto Adige, Tirolo ed Engadina. Il controllo e lo sfruttamento delle miniere di rame del Trentino e dell'Alto Adige rese la Cultura di Luco interlocutore privilegiato del protovillanoviano veneto, e tramite naturale tra questo e il mondo nordalpino.

Märkte – hier verstanden als Jahr-, nicht als Wochenmärkte – und Messen zählen zu den zentralen ökonomischen Institutionen der vorindustriellen Zeit, über welche nicht nur Güter und Geld, sondern auch Informationen und Innovationen ausgetauscht und verbreitet wurden. Sie bildeten wesentliche Knotenpunkte in lokalen, regionalen und internationalen Handelsnetzwerken von Kaufleuten und Krämern aller Größenordnung und stellten zugleich zentrale Transferstationen des trans- wie binnenalpiner Verkehrs dar. Sie sind daher wichtige ‚Zentralorte‘ im gesamteuropäischen Handels- und Kommunikationssystem und bilden wesentliche Scharniere zwischen Wirtschaftsräumen unterschiedlicher Entwicklungsstufen.

Ausgehend von diesem, an Fernand Braudel orientierten Konzept will der Beitrag der Frage nachgehen, ob oder inwieweit man von bestimmten Spezifika bzw. Strukturen alpiner Messen und Märkte sprechen kann.

Die Ausführungen sollen sich dabei auf drei Schwerpunkte konzentrieren:

- Warum wird der Alpenraum durch ein Vielzahl von mehr oder minder kleinen Märkten charakterisiert, kann aber nur eine überregionale Messe im Spätmittelalter (Genf) und eine in der Frühneuzeit (Bozen) aufweisen? Beide vermittelten im Wesentlichen im Nord-Süd-Transfer und umgekehrt und symbolisieren in ihrer Abfolge eine gewisse Ostverschiebung des ökonomischen Schwerpunkts des Transits. Versuche, weitere Messen mit deutlich überregionaler Funktion zu gründen, scheiterten oder wurden willentlich vereitelt. Oder waren sie gar nicht nötig? Sind etwa die Messen geradezu eine Art „Fremdkörper“ im genuin „Alpenländischen Kapitalismus“ (Gabriel Imboden), der dazu diente, allein den Transithandel schneller abzuwickeln, ohne besondere Bedeutung für die alpenländischen Wirtschaften selbst zu haben?
- Bestand ähnlich wie in anderen Regionen Europas ein umfassendes alpines Marktnetzwerk – oder deren mehrere regionale –, das in einer bestimmten regelmäßigen Aufeinanderfolge von Marktterminen es Wanderhändlern ermöglicht, ausgehend von einem (zentralen) Einkaufsort eine Reihe von Märkten nacheinander zu besuchen? Und in welchen alpinen Räumen – außer Savoyen (hier nachgewiesen durch Anne Radeff) – sind solche Netzwerke und „rhythmes de commerce“ (noch) zu finden?
- Entwickelten sich im Alpenraum spezifische Handels- und Finanzierungstechniken, die klimatisch und/oder verkehrsgeographisch bedingt sich von denen anderer europäischer Wirtschaftsregionen deutlich unterscheiden? In einschlägigen Kaufmannshand- und -notizbüchern wird vielfach auf Besonderheiten des Handels im Alpenraum verwiesen, wobei allerdings die besondere Art des Transports, vor allem das Saumwesen, im Mittelpunkt steht. Darüber hinaus lassen sich beispielsweise aus den Stockalperschen Handels- und Rechnungsbüchern eine Vielzahl von eigentümlichen Handels- und Finanzierungstechniken ableiten, die den besonderen Gegebenheiten des Alpenraums, seinen Chancen und Risiken, Gewinne zu erzielen, bestens entsprachen.

Im Ergebnis wird der Versuch gewagt, die speziellen Charakteristika alpiner Märkte und Messen zusammenzustellen und als eine Art Typus zu definieren.

Christof Jeggle (Bamberg)

***Handelsrecht im Transit. Die Etablierung einer Infrastruktur zur rechtlichen Sicherung transalpi-
ner Handelsgeschäfte durch die Rezeption italienischer Formen der Handelsgerichtsbarkeit im
17. Jahrhundert***

Wirtschaftliche Interaktionen beruhen auf dem Tausch von Verfügungsrechten zwischen den beteiligten Akteuren. So lange Geschäfte direkt zwischen den Inhabern der Verfügungsrechte über die jeweiligen Güter abgewickelt wurden, fiel die Komplexität der Rechtslage im Streitfall noch relativ gering aus. Mit der Zunahme der Delegation von Transaktionen auf weit entfernten Märkten an Agenten sowie des bargeldlosen Zahlungsverkehrs nahmen jedoch Risiken und Komplexität der Rechtsverhältnisse bei Handelsgeschäften zu. Die Klärung von Eigentumsverhältnissen, Besitzrechten sowie Haftungsfragen konnte im Fall von Konflikten zu aufwändigen Gerichtsverfahren führen. Sowohl die als unzureichend empfundene Kompetenz ordentlicher Gerichte in Handelssachen als auch die Dauer der Verfahren wurde zunehmend als Hemmnis für Handelsgeschäfte betrachtet. In Italien wurden bereits seit dem späten Mittelalter zumindest in den Handelszentren eigene Gerichtsbarkeiten für Handelssachen etabliert. Im Europa nördlich der Alpen lassen sich insbesondere an den Messeorten im Nordwesten besondere Gerichtsbarkeiten für die Messen beobachten. Im Wesentlichen wurden in den Territorien des Heiligen Römischen Reichs Handelssachen bis zum 17. Jahrhundert vor ordentlichen Gerichten verhandelt. Diese Situation traf auch für die Bozner Messen zu, wo jedoch die italienischen Kaufleute seit dem frühen 17. Jahrhundert darauf drangen, ein unabhängiges Handelsgericht zu etablieren. Nach einem langwierigen Prozess wurde 1633 der Merkantilmagistrat durch die Tiroler Regentin Claudia de' Medici privilegiert. Die spezifische rechtliche Grundlage des Bozner Merkantilmagistrats wurde an anderen Orten nicht übernommen bzw. ließ sich nicht durchsetzen. Dennoch gilt der Merkantilmagistrat als Anstoß zur Etablierung einer eigenen Handelsgerichtsbarkeit an wichtigen deutschen Handelsplätzen sowie zur Rezeption von italienischem Handelsrecht durch die zweisprachige Ausgabe des Bozner Privilegs und der Marktordnung. Im letzten Drittel des 17. Jahrhunderts wurden in den deutschen Territorien zahlreiche Wechselordnungen erlassen, die sich in einigen Fällen auf Bozen als Vorbild beriefen. Wechselordnungen und Handelsgerichte wurden zunehmend als relevante Standortfaktoren für die Attraktivität von Märkten wahrgenommen. Der vorgeschlagene Beitrag reflektiert diesen Prozess in verschiedener Hinsicht: In einem ersten Schritt wird der Zusammenhang von Märkten und der rechtlichen Ordnung von Marktplätzen hinsichtlich der Gestaltung von Marktplätzen als Teil kommerzieller Infrastrukturen und der Geschäftspraktiken eingeführt. Marktplätze wurden in der Regel als besondere Rechtsräume mit eigenen Rechtsordnungen betrachtet. Anhand der Etablierung von speziellen Handelsgerichten und dem Erlass von Markt- und Wechselordnungen wird in einem zweiten Schritt der Frage der Rezeption italienischer Vorbilder nachgegangen. Dabei wird ausgehend von der Bozner Gründung der Schwerpunkt auf Nürnberg und Leipzig gelegt, die zentrale Marktorte für den Transalpinhandel waren und an denen eigene Handelsgerichtsbarkeiten etabliert wurden. In einem zweiten Schritt wird der Frage nach der Etablierung einer Infrastruktur durch neue rechtliche Praktiken nachgegangen. Wie hingen materielle und immaterielle Aspekte des Handelsverkehrs dabei zusammen und weshalb entstand im 17. Jahrhundert das Bedürfnis nach neuen rechtlichen Regulierungen auf den Märkten des Transalpinhandels? Langfristig schlug sich dieser Prozess auch in neuen materiellen Infrastrukturen nieder, von denen der Merkantilpalast in Bozen vermutlich das spektakulärste Beispiel ist, das mit den Entwicklungen materieller Infrastrukturen in den anderen Orten verglichen wird.

Marcella Lorenzini / Giuseppe De Luca (Università degli studi di Trento, Università statale Milano)

Forme di finanziamento per le infrastrutture al di qua e al di là delle Alpi tra Medioevo ed età moderna

Il saggio si ripropone di mettere in evidenza ed analizzare le diverse forme di finanziamento con cui vennero costruite e riparate strade, ponti e vie di rifornimento idrico tra medioevo ed età moderna nelle regioni a cavallo delle Alpi.

L'obiettivo è quello di individuare le principali modalità con cui queste iniziative vennero intraprese, gestite e mantenute e di far emergere il ruolo dei fattori istituzionali, economici e geopolitici nella determinazione e nel successo di alcune tipologie rispetto ad altre, creando nel lungo periodo un processo di path-dependance, di contaminazione e/o di discontinuità.

La ricerca, che si basa su casi studio rilevati da fonti primarie e dalla letteratura, mostra come a partire dal Medioevo con la definizione di due sistemi giuridici – quello basato sul diritto comune e quello sul diritto civile – si siano progressivamente delineati due macromodelli di finanziamento per le opere pubbliche, che nel Settecento separeranno più nettamente i paesi del Continente europeo dall'Inghilterra, riflettendo quella "little divergence" che si stava manifestando tra le due aree nei patterns di sviluppo economico. A fronte di una progressiva centralizzazione che si stava verificando nelle grandi monarchie europee, nel paese della Financial Revolution si stava radicando sempre di più l'intervento dei privati.

In alcune regioni alpine i due sistemi coesistettero e si contaminarono, in cui per la costruzione, ad esempio, di una strada di valico vennero adottati modelli provenienti dall'uno e dall'altro sistema, fungendo da cerniera tra contesti politico-istituzionali ed economici

Miha Kosi (Milko Kos Historical Institute of the Scientific Research Centre of Slovenian Academy of Sciences and Arts)

Das Land Krain als "Transitland" im späten Mittelalter

The province of Carniola (Krain) lies at the extreme southeastern end of European Alps and is predominantly alpine and subalpine region. The place at the transition of Alpine into the Dinaric mountain system of the Balkans offers a very convenient system of low passes between the Central European area (Hungary, Austria, Croatia) and Mediterranean basin and Northern Italy. The transit character of the region was known and used even from pre-Roman times, and was particularly important during the Roman Empire, which built a system of important roads leading into Pannonia. These roads were later the basis for medieval road network and the region was a typical »transit« land with all accompanying processes and characteristics.

Carniola was from 1278 under the rule of Austrian Habsburgs. Particularly during the 14th century their goal was directed from Austria/Styria to the Northern Adriatic and Northern Italy. The impetus was undoubtedly economical (trade and transport oriented). Especially in the time of duke Rudolf the Fourth and his successors they were highly successful against their main rivals (Venice, counts of Görz, patriarch of Aquileia). The crown of their achievements was the acquisition of Trieste, one of important ports of Northern Adriatic, in 1382. This offered the Habsburg princes a main transport route from Vienna or the border of Hungary all the way to the sea, which was now entirely under their rule. The possibilities were prosperous, the income from trade and transport (tolls) were constantly on the rise. From the 14th and 15th centuries we have a number of very nice examples of trade/transport measures, which were intended for the more efficient princely income from the transit trade across Carniola (Strassenzwang; Stapelrecht). In 1365 even a completely new town – Rudolfsward – was founded on the main route from Croatia across southern Carniola in the direction of Northern Italy, which was already in the founding charter endowed with both Strassenzwang and Stapelrecht. On the other hand, a considerable portion of population got involved in the activities, connected with trade and transport. From the 14th century onwards we have data showing that a number of peasants/farmers (die Säumer) were active in transporting the trade goods from the towns of the interior across the passes to the Adriatic ports. In a part these were high value trade goods, in a larger part the goods of everyday consumption (salt, wine, grain, olive oil, iron and wood products etc.). Also the growing iron mining and metal industries in some areas of northern, alpine Carniola, were primarily export oriented (destined for Venice and other Italian cities). Thus the Carniola of later medieval period is a very good example of »pass« land, where a large part of economy – being mountainous and not suitable for any large agricultural surpluses – was transport and trade oriented and profited from its transit character.

Davide De Franco (Università Bocconi Milano)

Tra Lione e l'Italia: i movimenti di merci lungo la strada di Susa nel XVI–XVII secolo

Il *paper* riprende il tema di “infrastrutture e politica” attraverso un’analisi dei rapporti tra stato sabauda e vie commerciali nell’arco alpino occidentale. La valle di Susa, opportunamente definita “area di strada”, ha ricevuto importanti contributi da parte di quegli storici – soprattutto medievisti – che hanno sottolineato lo sviluppo di importanti centri di potere, in particolar modo ecclesiastici, all’interno di un complesso sistema viario che collegava Piemonte e Savoia attraverso il colle del Moncenisio. Durante l’età moderna il consolidamento dello stato sabauda fu caratterizzato da una politica di espansione e controllo dei territori e dei valichi alpini. Ma le politiche di difesa si orientarono anche alla protezione dei commerci in un’antica via di transiti, di cui si riconoscevano con maggiore esattezza determinate tappe, nel contesto delle grandi direttrici stradali europee. Il percorso che da Torino, passando per la città di Susa e lungo la val Cenischia, attraversava il colle del Moncenisio per giungere a Lanslebourg, e da qui in Savoia, apparteneva in realtà ad una più ampia rete di strade commerciali che collegava la città di Lione con Milano, Genova, e più in generale con la Pianura Padana.

Quando Lione si impose nel mercato europeo come centro di scambi di sete e merci pregiate, i transiti alpini divennero maggiormente importanti per le *grands voitures*, caratterizzate da qualità e quantità degli oggetti trasportati. Susa e Torino erano le tappe di un più ampio percorso per il quale, soprattutto nel XVII secolo, si manifestarono conflitti di natura politica tra duchi di Savoia e mercanti lionesi; si cercava, da parte sabauda, di mantenere questa via quale unica soluzione possibile per il trasporto delle merci tra Lione e le città italiane, contrapponendola a percorsi differenziati che privilegiavano, ad esempio, la direttrice del Sempione. I trattati tra corona sabauda e re di Francia avevano imposto l’obbligo del transito per la via di Susa, non ottenendo, in realtà, i risultati sperati; le politiche commerciali di mercanti specializzati in traffici di merci pregiate non erano allineate con le decisioni stabilite nelle sedi diplomatiche. Il continuo stato di conflittualità in Piemonte, soprattutto tra la fine del Cinquecento e la prima metà del Seicento, aveva certamente inciso sul volume dei traffici nelle terre dell’Italia occidentale, giustificando la scelta dei mercanti di deviare su altri percorsi. Va inoltre sottolineato che tra le ragioni di un così vivo interesse emergeva quella fiscale. I commerci generavano profitti anche sul piano dell’imposizione fiscale: non casualmente la tassa che colpiva le merci in transito attraverso le Alpi era denominata “dacito di Susa”.

Josep San Ruperto (Universitat de València)

Dalle Alpi all'Europa Centrale e al Mediterraneo del XVII secolo. Le basi della compagnia commerciale dei Cernezzi e Odescalchi

Gli ultimi anni la storiografia sul commercio nell'Età Moderna, analizzato da una prospettiva sociale attraverso le famiglie di affari, ha presentato un crescente interesse tra gli storici e le storiche, e grazie ai nuovi metodi di ricerca si sono proiettati contributi sostanziali sui paradigmi storiografici consolidati.

In questa presente proposta d'intervento vorrei fare conoscere il mio progetto di ricerca sulla famiglia d'affari Cernezzi e Odescalchi. Questi erano originari di Como ma generarono una rete complessa di affari oltre le Alpi collegando il Centro d'Europa e il Mediterraneo. In effetti, rileviamo che le compagnie di commercio coinvolgevano grande *network* e nodi tra spazi distanti facendo fluire le frontiere. In più, la storiografia ha presentato le ultime decadi le strategie di gruppi regionali che oltrepassano le classiche diaspore mercantili, come i genovesi o i sefarditi. In questo scenario il rinnovo storiografico milanese e le prospettive transregionali, che danno importanza ai territori di frontiera, contribuiscono alla diffusione di questi progetti.

È in questo *framework* che s'inserisce il nostro caso di studio. Nel XVII secolo, considerato generalmente come un periodo di crisi e perdita di opportunità per le famiglie d'affari, la ditta dei Comaschi si presentava come una delle più attive e dinamiche. I Cernezzi e Odescalchi arrivarono a Norimberga senza lasciare le possibilità che offriva il Mediterraneo, inviando parte della famiglia a Genova, Venezia e Valenzia. Commerciarono con tutti i tipi di mercanzie in modo particolare con i tessuti, generando così una rete di specializzazione regionale. Quindi, ci chiediamo come furono possibili la creazione, consolidazione ed espansione della compagnia con sede a Como e quale fu la complessità della struttura della ditta per fare collegare territori così distanti. Queste sono le domande alle quali vogliamo dare una risposta nel convegno *Transiti-Tarnsite-Transits-Tranziti. Infrastrutture e società nelle Alpi dall'antichità ad oggi*.

Marion Dotter (Universität Wien)

Transalpiner Warenverkehr – transalpine Geschäfte. Italienische Kaufleute im Donauhandel des frühen 18. Jahrhunderts

Handelsräume, Kaufmannsnetzwerke und Kaufmannsdiasporen stellen zentrale Themen der Wirtschaftsgeschichte des vormodernen Europas dar. Neben den Handelsstädten und ihren privilegierten bürgerlichen Kaufmannschaften wurde der europäische Warenaustausch in erheblichem Maße von örtlich mobilen, landsmännisch-familiär verflochtenen und nicht selten über weiträumige Kontakte verfügende Händlergruppen organisiert. Sie konnten als häufig mit speziellen Privilegien ausgestattete ethnische bzw. religiöse Minderheiten eine Sonderstellung innerhalb der städtischen Gewerbetreibenden einnehmen oder relativ rasch in die Bürgerschaft integriert werden. Bereits im ausgehenden 16. Jahrhundert spielten in Nürnberg, Krakau oder Wien, um nur einige Beispiele zu nennen, italienische Kaufleute eine wichtige Rolle im Warentransfer zwischen dem Mittelmeerraum und den wirtschaftlichen Zentren nördlich der Alpen. In Wien, das nicht nur ein ständig wachsendes Konsumzentrum war, dessen Kern der Kaiserhof und die ihn umgebende Hofgesellschaft bildeten, sondern auch einen Knotenpunkt zwischen Oberdeutschland, Ungarn und Italien darstellte, wuchs die Bedeutung italienischer Kaufleute im 17. Jahrhundert in Handel und Staatsfinanzierung weiter an. Trotz der Zuwanderung anderer auswärtiger Kaufleute nach Wien (Schweizer, Savoyarden, Armenier, Griechen etc.) waren auch im 18. Jahrhundert italienische Händler in der kaiserlichen Residenzstadt stark vertreten. Als Beispiel kann etwa das Unternehmen von Johann Baptist und Johann Peter Bolza angeführt werden, die als Mitglieder einer Kaufmannsfamilie aus Barna am Comer See zur Spitzengruppe der Wiener Händlerschaft zählten und deren Geschäftsbeziehungen von Neapel über Dresden bis auf die iberische Halbinsel reichten.

Im Gegensatz zur Zeit der Hochblüte der oberdeutschen Kaufleute bis zum Beginn des Dreißigjährigen Kriegs sind die im Fernhandel engagierten Personen(gruppen) für das 17. und frühe 18. Jahrhundert kaum erforscht. Hier setzt die zu präsentierende Studie an: Sie untersucht die Beteiligung italienischer Unternehmen am Warenverkehr zwischen dem Mittelmeer- und dem österreichischen Donaauraum während der Regierungszeit Karls VI. Quellengrundlage bilden die sogenannten Aschacher Mautprotokolle – Rechnungsbücher der Donaumaut Aschach, die in serieller Form überliefert sind und die Herkunftsorte der Fahrzeuge sowie die geladenen Güter und ihre Besitzer enthalten. Die aus dieser Quelle gewonnenen Informationen werden durch Daten zum Handel in Krems an der Donau und aus dem Wiener Merkantilprotokoll von 1725, das eine erste vollständige Aufstellung der Wiener Kaufmannschaft enthält, ergänzt. Ziel der Untersuchung ist es, die am Donauhandel beteiligten italienischen Kaufleute zu identifizieren, ihre familiären und geschäftlichen Verbindungen sowie Art und Umfang ihrer Handelstätigkeit im Vergleich zu anderen Unternehmen zu rekonstruieren.

Die Alpen als deutsch-italienischer Übergangsraum werden in das überregionale Handelsgeschehen sowie in ein größeres und umfangreicheres Netz von Güterströmen und Geschäftsbeziehungen eingebettet. Von besonderem Interesse sind dabei die Warenlieferungen und die Kooperation mit den Schiffmeistern aus Hall in Tirol, das den Ausgangspunkt der Innschiffahrt bildete und über den Brenner mit den Bozner Messen verbunden war. Von hier aus wurde der Großteil der Güter aus dem Mittelmeerraum auf den Wasserweg verfrachtet und in die Märkte an der Donau (Linz, Krems, Wien) transportiert. Der Vortrag leistet damit einen Beitrag zur Mobilität italienischer Kaufleute und deren Tätigkeit im Donauhandel des frühen 18. Jahrhunderts sowie zum Warenverkehr zwischen Italien und Wien als größtem Konsumzentrum Mitteleuropas.

Luciano Maffi (Università cattolica Milano)

Il commercio e il trasporto dei prodotti agroalimentari e manifatturieri tra Lombardia ed Europa nel passato. L'itinerario commerciale dello Spluga nel Settecento

L'intervento si propone di verificare in prima istanza l'ipotesi storiografica secondo la quale il territorio alpino non deve essere inteso come ostacolante o tanto meno periferico, ma al contrario come un ambiente di comunicazioni costanti, che si relazionano con le complessità ambientali.

Analizzando il territorio della Via dello Spluga nel XVIII secolo, le motivazioni risultano molteplici:

- Scambi commerciali continui.
- Arrivo di prodotti agroalimentari in zone montane, dove altrimenti non sarebbero mai diventati noti.
- Commercio ben organizzato (come si evince dalle lettere commerciali conservate al Museo Muvis e a Coira).

Le Alpi e le montagne non rappresentano una barriera, bensì un'area di transito continuo e continuativo, che trova nel Passo dello Spluga un luogo privilegiato nella direttrice tra la Lombardia e l'area germanica, passando per i Grigioni.

Pertanto la catena alpina non viene percepita dai flussi di persone e di merci come un luogo ostile, ma come un ambiente di comunicazioni da sfruttare da parte di coloro che ne conoscono le peculiarità naturali e i contesti sociali e amministrativi, come appunto facevano le comunità valligiane, gli spedizionieri e i somieri.

L'area alpina, dunque, può in quest'ottica essere interpretata non come periferia, ma come area centrale, almeno dal punto di vista delle comunicazioni e dei traffici commerciali.

Grazie allo sfruttamento della Via Spluga si creano importanti scambi commerciali tra Lombardia e Nord Europa.

L'intervento si pone l'obiettivo di approfondire due aspetti:

- Rapporto tra infrastrutture ed economia: l'economia delle zone montane studiate si sarebbe sviluppata in modo profondamente differente senza la presenza del passo dello Spluga e degli scambi commerciali che ne sono derivati e che altrimenti non avrebbero potuto svilupparsi. Si sottolineano aspetti quali la continuità degli scambi commerciali e un'organizzazione del commercio particolarmente avanzata, come si evince dalle lettere commerciali conservate presso il Museo Muvis di Campodolcino e a Coira.
- Rapporto tra infrastrutture e istituzioni: grazie allo sfruttamento della Via Spluga si sviluppano ed incrementano i rapporti tra Lombardia e Nord Europa. La Lombardia emerge quale regione storicamente protagonista di importanti scambi economici con l'Europa. Inoltre l'esportazione verso il Nord Europa di prodotti agroalimentari derivanti dallo sfruttamento delle risorse proprie del territorio lombardo consente di espandere questi prodotti anche ai territori alpini, compensando in parte l'assenza di prodotti agroalimentari montani.

Andrea Leonardi (Università degli studi di Trento)

Un protagonista del take-off ferroviario in area alpina: Luigi Negrelli

Luigi Negrelli, figura di spicco dell'ingegneria europea del XIX secolo, ha svolto nella sua breve vita un'intensa attività progettuale ed organizzativa nel settore trasportistico, che non può certo essere circoscritta unicamente alla sua opera più rilevante, vale a dire all'ideazione e progettazione del taglio dell'istmo di Suez. Per una lunga fase della sua vita ha infatti svolto un ruolo di primo piano nello studio e nella realizzazione di diverse linee ferroviarie in area mitteleuropea.

Partendo dalla sua opera del 1838: *Ausflug nach Frankreich, England und Belgien zur Beobachtung der dortigen Eisenbahnen: mit einem Anhang über Anwendung von Eisenbahnen in Gebirgsländern*, l'intervento intende valutare il suo lavoro nel campo dell'ingegneria dei trasporti ferroviari. In particolare verrà posta attenzione alla sua abbondante produzione autografa (conservata nel Nachlass Negrelli e pressoché completamente intonsa) dedicata al tema delle ferrovie in area alpina e mitteleuropea.

Attraverso un accostamento diretto ad una serie di documenti prodotti da Negrelli tra gli anni Trenta e la seconda metà degli anni Cinquanta e alla corrispondenza sia ufficiale, che privata, a lui indirizzata, si cercherà di far emergere il suo ruolo non solo tecnico, ma anche economico e politico in una fase di profonde trasformazioni per le infrastrutture di comunicazione alpine.

Tre saranno le tipologie di fonti prese in considerazione:

- a) le relazioni prodotte in qualità di ispettore della Nordbahngesellschaft e di ispettore generale delle österreichische Staatseisenbahnen e in particolare una relazione stesa il 12 gennaio 1843 per la k.k. General-Direction für die Staatseisenbahnen dal titolo: *Was ist ersprießlicher beim Eisenbahnbau, die Erhebung des Oberbaus in eigener Regie zu bewerken oder denselben einem Unternehmer pachtweise zu überlassen?*
- b) la nutrita corrispondenza con il direttore delle ferrovie svizzere settentrionali Martin Escher, relativamente ai progetti di ferrovie in territorio elvetico, in cui Negrelli risultò particolarmente attivo sia sul piano tecnico, che su quello finanziario;
- c) la corrispondenza con il finanziere triestino Pasquale Revoltella in merito ai progetti ferroviari nelle Alpi orientali e in Italia centrale.

La letteratura che si è occupata dei progetti ferroviari dell'area mitteleuropea non ha sufficientemente pesato il ruolo di Negrelli e quella che si è occupata dell'ingegnere si è prevalentemente centrata sulle complesse vicende relative al progetto del Canale di Suez. Obiettivo dell'intervento è pertanto quello di sottolineare il ruolo di Luigi Negrelli nella fase pionieristica delle realizzazioni ferroviarie non solo nell'ambito della Monarchia asburgica, ma in un contesto più ampio, capace di comprendere la Confederazione elvetica e i territori dell'Italia centro-settentrionali, mettendo in luce oltre che la sua capacità progettuale, la sua visione di ampio respiro anche in campo economico

Ivan Paris / Sergio Onger (Università degli studi di Brescia)

La 'pedemontana d'acqua': l'idrovia Locarno-Venezia

Il progetto di sviluppo idroviario imperniato sull'asse Locarno-Venezia, ripreso nell'immediato secondo dopoguerra (1945), ma le cui origini risalgono già agli ultimi anni del XIX secolo, era destinato a dotare una delle aree economicamente più avanzate d'Europa di un moderno sistema di canali navigabili fruibili sia dal mondo industriale sia da quello agricolo. L'area interessata presentava infatti aspetti economici e sociali che preannunciavano un incremento dei traffici costante e tale da giustificare un'infrastruttura di questa natura: una popolazione in crescita, una intensa produzione agricola e industriale e un intrecciarsi sempre più complesso di rapporti di scambio, anche con il resto del Continente. Data la possibilità di integrazione con la rete idroviaria esistente, infatti, il progetto avrebbe interessato non solo l'economia svizzera e padana, ma tutta quella nord europea. Si tratta di un progetto del quale si è ricominciato a discutere anche in questi ultimi anni, sebbene quasi esclusivamente per finalità di tipo turistico, ma che in Italia ha sofferto, come più in generale tutta la navigazione interna, la maggiore attenzione data a quella marittima e al trasporto su gomma e rotaia. Per avere un'idea di quanto poco si sia fatto è sufficiente confrontare la dimensione della rete idroviaria esistente al momento dell'unificazione nazionale con quella odierna, che risulta addirittura inferiore.

Certamente si può pensare che l'Italia, circondata dal mare e caratterizzata da una orografia che praticamente esclude tutto il centro-sud da ogni progetto di navigazione lacuale, fluviale e su canali, non avesse convenienza a investire in questo tipo di vie di trasporto. Questo però non vale per le regioni settentrionali tanto in termini orografici quanto economico-sociali, e lascia spazio a qualche considerazione se si guarda al più recente dibattito che vede l'opinione pubblica e le istituzioni confrontarsi su progetti come quelli dell'Autostrada pedemontana lombarda e della Brebemi, che nella sostanza ricalcherebbero parte del percorso e delle finalità dell'idrovia. Conoscere le ragioni istituzionali, politiche ed economiche che hanno portato all'accantonamento dell'ambizioso progetto dell'idrovia Locarno-Venezia, realizzato solo in alcuni tratti, è utile per comprendere i presupposti alla base del modello di sviluppo infrastrutturale che ha caratterizzato l'Italia settentrionale nel secondo Novecento. La ricerca sarà condotta attraverso lo studio di inedite fonti d'archivio.

Anne-Marie Granet-Abisset (Université de Grenoble-Alpes)

L'aplanissement de la montagne, un rêve de techniciens et d'aménageurs européens. L'exemple du Lyon Turin Ferroviaire (LTF)

S'agissant de la circulation séculaire des populations au sein des Alpes et entre les villes situées de part et d'autre des lignes frontalières, le rêve de déplacements faciles et rapides, sans risques et sans interruption pour des motifs climatiques hivernaux est récurrent. Le percement des tunnels ferroviaires, routiers puis autoroutiers depuis la fin du 19^{ème} siècle à une vaste échelle – sans parler de premières réalisations bien antérieures- a rendu ces passages aisés. Ils ont participé à une forme d'aplanissement de la montagne et à ce que l'on a nommé son désenclavement. En donnant la possibilité aux hautes vallées alpines de participer au monde et à la société de la vitesse, ces aménagements ont inscrit ces territoires parcourus et traversés dans la norme globale, reléguant aux marges ceux d'entre eux restés à l'écart de ces axes modernes.

Cette norme de circulation correspond aux modèles édictés par les aménageurs (politiques et techniques) qui travaillent dans les capitales européennes, désirant imposer leur vision aux territoires qu'ils gèrent.

Le projet du *Lyon Turin Ferroviaire* (LTF) fait partie depuis 1994 des projets prioritaires de l'Union européenne, et a été réaffirmé en 2004 comme un des 30 projets européens prioritaires dans le cadre du réseau transeuropéen. Piloté par les deux gouvernements français et italien et la commission intergouvernementale européenne sous l'égide de l'UE, le projet a été consigné comme structure indispensable par l'accord international du 29 janvier 2001, confirmé en janvier 2012. Ce projet doit relier Lyon à Turin par une circulation ferroviaire à grande vitesse, mettant Lyon à moins de 2 heures de Turin et Paris à 4 heures de Milan, et participer au nouveau corridor méditerranéen (2014-20120) mettant Barcelone à 6 heures de Milan (au lieu des 12 h actuelles). Il doit aussi assurer un transport majeur de fret (autoroute ferroviaire) permettant de dégager les axes routiers. Pour ce faire un tunnel de 50 kilomètres doit être percé sous les Alpes reliant directement la France à l'Italie, partant avant Saint Jean de Maurienne jusqu'à Suse.

Ce projet est un des exemples les plus récents de ces aménagements à l'ambition technique, financière et politique gigantesque. Dernier parmi les très grands chantiers européens, il s'impose aux hautes vallées pour le profit des grandes métropoles, malgré des oppositions locales très fortes sans parler de celles d'experts économiques ou écologiques. Il reflète une conception européenne qui veut réserver aux hautes vallées alpines le statut d'espaces protégés et de terrain de jeu touristique pour des populations urbaines éloignées. Utilisant les technologies les plus récentes, c'est une lecture ancienne de l'organisation du territoire européen qui est de fait redessinée. S'agissant de l'aménagement des territoires de montagne et de la place qui leur est dévolue, c'est surtout un exemple majeur de ce décalage entre les volontés exogènes et les attentes et positions endogènes, à travers ce qui a toujours été une des questions essentielles pour ces territoires : la mobilité.

Andrea Bonoldi (Università degli studi di Trento)

Istituzioni locali, sviluppo territoriale e infrastrutture: l'Autostrada del Brennero

La progettazione e realizzazione delle grandi opere infrastrutturali è un processo complesso, in cui confluiscono fattori di ordine politico, tecnico e finanziario. Nell'Italia del secondo dopoguerra la realizzazione della rete autostradale, condotta perlopiù sotto la regia statale attraverso l'Iri, è stata un fattore di crescita rilevante. A cavallo tra gli anni Cinquanta e Sessanta tuttavia, le priorità assegnate nei piani di sviluppo della rete autostradale si concentrarono preliminarmente sulla realizzazione di alcuni primari assi nazionali, come l'Autostrada del Sole. Rimanevano così esclusi altri progetti, sui quali diverse realtà territoriali del paese puntavano per migliorare la propria condizione economica e sociale. Tra questi vi era anche l'Autostrada del Brennero.

La crescita economica in atto in Europa, accompagnata da una spinta all'interscambio commerciale sostenuta anche dalla firma dei Trattati costitutivi della Cee nel 1957, rendeva sempre più urgente il potenziamento della rete infrastrutturale di collegamento tra i principali mercati del continente. Già la Dichiarazione di Ginevra del 16 settembre 1950, che aveva tracciato la rete delle grandi strade di traffico europee, aveva previsto con la sigla "E6" una direttrice Roma-Berlino-Oslo-Sjordan, passante per il Brennero. E nel corso del decennio Cinquanta, i dati sul traffico veicolare attraverso il passo alpino dimostravano una tendenza fortemente crescente, che aveva messo a dura prova la capacità della vecchia strada. Ciò nonostante, la legge 21 maggio 1955, n. 463 aveva escluso l'autostrada del Brennero da quelle da realizzare in via prioritaria.

In questo contesto, furono gli enti locali che svolsero una funzione di promozione e, in seguito, di progettazione, realizzazione e gestione dell'autostrada, anche sulla scorta di esperienze già avviate (come la Brescia-Padova, o la Torino-Aosta). Nel caso dell'Autobrennero gli enti pubblici territoriali parteciparono alla Società costituitasi il 20 febbraio 1959 per oltre l'80%, con una configurazione che coinvolgeva tutte le principali realtà interessate dal tracciato. Promotrice e principale azionista risultava la Regione Trentino-Alto Adige, assieme alle province di Bolzano, Trento, Mantova, Modena e Reggio Emilia, nonché alle amministrazioni dei comuni capoluogo e alle rispettive Camere di commercio.

Una costellazione che presenta, sotto il profilo storico-economico, diversi spunti di interesse, sui quali, ricorrendo anche a fonti di prima mano, si focalizzerà il contributo. La costruzione dell'Autobrennero rappresentò un esempio significativo di intervento coordinato di istituzioni locali in un'opera infrastrutturale ambiziosa e complessa sotto il profilo sia tecnico che finanziario, è ciò in un contesto normativo e amministrativo fortemente centralista come quello italiano dell'epoca. Un forma di grande opera dunque che partiva in qualche modo dal basso, che suscitò un vivace dibattito nelle diverse realtà territoriali coinvolte, e che segnò una collaborazione tra realtà assai diverse per profilo politico e culturale (si pensi solo al duro scontro in corso all'epoca sulla questione altoatesina). Un'opera infine, che fu possibile anche perché nei territori interessati in quegli anni, pur tra molti conflitti, enti e istituzioni locali parteciparono nel sostenere coscientemente, in forme diverse, i processi di sviluppo economico in atto.

Magdalena Pernold (Leopold-Franzens Universität Innsbruck)

Die Brennerautobahn als Infrastruktur für Verkehr und Transit: Zur Entgrenzung geografischer Verkehrsräume und zur Intensivierung von Kommunikations-, Austausch- und Transferprozessen im Zeitraum ihrer Realisierung

Die 1974 zur Gänze vollendete Brennerautobahn ist eine prägende Verkehrsinfrastruktur nicht nur für Tirol, Südtirol und das Trentino, sondern für den gesamten Alpenraums. Die Benutzung der Brennerautobahn gehört heute zum Alltag eines Großteils der Tiroler, Südtiroler und Trentiner Bevölkerung. Ihre Auswirkungen sind vergleichbar mit jenen der im Jahre 1867 fertiggestellten Brennereisenbahn.

Bereits seit Jahrtausenden stellt der Brenner als niedrigster Pass der Zentralalpen und aufgrund seiner relativ leichten Passierbarkeit die wichtigste Verkehrsverbindung zwischen Mitteleuropa und Italien dar. Aufgrund dieser geographischen und verkehrspolitischen Voraussetzung war er geradezu prädestiniert für den Bau der transnationalen Brennerautobahn (Baubeginn auf österreichischer Seite 1959). Die Brennerautobahn führte zu einer Entgrenzung geografischer Verkehrsräume sowie zu einer Intensivierung vielfältiger Kommunikations-, Austausch- und Transferprozesse.

Die Brennerautobahn blieb als technische Konstruktion bis in die Gegenwart mit kleinen Veränderungen als solche erhalten. Im Gegensatz dazu änderte sich jedoch die Sichtweise von Bevölkerung, Meinungsbildern und politisch-wirtschaftlichen Akteuren auf diese Verkehrsinfrastruktur sehr stark. Auf der Basis regionaler und kommunaler Aktenbestände und Zeitungsarchive wird dies durch die Untersuchung regionaler historischer Diskurse erkennbar. Die historische Diskursanalyse hebt auf den Konstruktionscharakter soziokultureller Wirklichkeiten ab und sucht dabei zu ermitteln, wie im historischen Prozess Formen von Wissen, Wahrheit und Wirklichkeit generiert werden.

- Eine der medialen Aufladungen der Brennerautobahn auf regionaler Ebene war die Bezeichnung dieser Verkehrsinfrastruktur als „europäisches“ Bauvorhaben, das in der zeitgenössischen Rhetorik einen bedeutenden Beitrag für eine friedvolle und prosperierende Zukunft Europas darstellen sollte. Prominentestes Beispiel dafür ist die Bezeichnung des höchsten Bauwerkes der Brennerautobahn als „Europabrücke“. Durch die Charakterisierung der Brennerautobahn als Friedens- und Fortschrittssymbol kam es zu einer Umcodierung des Topos Brenner: vom geistigem Schlachtfeld und Ort der „Unrechtsgrenze“ hin zu einem Sinnbild der Versöhnung. Die Betonung der europäischen Komponente stellt eine interessante Ambivalenz dar, da auf regionaler Ebene in Südtirol ein Konflikt mit dem italienischen Staat, in welchem es nationalistische Tendenzen gab, anhielt, zugleich aber von den lokalen Akteuren die europäische Idee hochgehalten wurde.
- Eine weit weniger offen propagierte Legitimierung der Brennerautobahn zielte auf die Stärkung der Verbindung zwischen Nord- und Südtirol mittels dieser Autobahn, welche als „Tiroler Projekt“ bezeichnet wurde. Die Brennerautobahn wurde einerseits nach Süden bis nach Modena gebaut, wo sie den Anschluss an das italienische Autobahnnetz fand, aber zugleich auch nach Norden, wobei dies als eine Art finaler Kompromiss gesehen wurde.
- Auf der landespolitischen Ebene Tirols wurde der Autobahnbau als Möglichkeit gesehen, den Kontakt mit Österreich und Deutschland durch verkürzte Raum-Zeit-Beziehungen zu erleichtern. Zugleich bedeutete der Bau der Brennerautobahn längerfristig aber eine stärkere Ausrichtung nach Süden. Auf regionaler sowie lokaler Ebene wurde ein möglichst guter Anschluss für die heimische Wirtschaft und den Tourismus angestrebt, was sich in Debatten um die Trassenführung niederschlug.

Der vorgeschlagene Beitrag, der aus der Arbeit an meiner Dissertation am Institut für Zeitgeschichte der Universität Innsbruck resultiert, verwindet Diskurs- und Medienanalyse mit politik-, sozial- und kulturhistorischen Fragestellungen, die im Rahmen der „Neuen Verkehrsgeschichte“ einen multiperspektivischen Blick auf eine der größten Infrastrukturen für den Transit in den Alpen wirft.

Paolo Tedeschi (Università di Milano Bicocca)

Traverser les Alpes pour former l'Europe: la BEI et le financement des projets de voies de communication alpines (années 1960–1970)

Le but de cette contribution, basée sur les documents disponibles auprès des Archives de la Banque Européenne d'Investissements (BEI), est de montrer: a) les objectifs amenant les institutions européennes à financer, au cours des années 1960 et 1970, la rénovation ou la construction de chemins de fer et d'autoroutes reliant l'Italie à la France et l'Allemagne; b) les résultats obtenus par la réalisation de ces infrastructures au niveau des marchés atteints et des communautés traversées.

Dans la période analysée la BEI finance, pour un total de 74 millions u.c. (unité de compte CEE), la rénovation des chemins de fer reliant Gènes à Modane (ce qui améliore en particulier les liaisons entre la Ligurie et la France) et Bolzano au Brenner (ce qui facilite les communications entre la plaine padane et la Vénétie, l'Autriche et surtout la Bavière). De plus, la BEI participe au financement de la construction de nouvelles autoroutes transalpines: pour l'autoroute du Brenner, la BEI finance en particulier la réalisation de la section nord arrivant au Brenner, portion complexe au niveau technologique et environnemental; pour l'autoroute de la Vallée d'Aoste, la BEI finance la construction de plus de 48 km reliant le Piémont à la vallée et donc à la route conduisant à la galerie du Mont-Blanc et puis à la Savoie.

Suivant les règles générales établies par les Six, la BEI finance les projets de façon partielle en s'appuyant sur la garantie donnée par l'Etat italien, mais sa contribution se révèle essentielle pour leur réalisation dans les temps impartis. Le but de ces financements est en effet celui de favoriser la liaison du marché italien avec ceux des autres pays de la CEE et, par ces nouvelles infrastructures, rapprocher des pays transalpins le Midi italien. Le développement économique et social de ce dernier constitue l'un des principaux buts de la BEI, objectif dépendant aussi de l'existence de meilleures voies de communication reliant l'Italie à l'Europe: des voies de communications efficaces entre le nord et le sud de l'Europe permettent en effet de transporter à des coûts inférieurs les produits réalisés par les nouvelles implantations industrielles dont la création dans le Midi italien est financée par la BEI.

Les objectifs de la BEI dans le Midi italien sont partiellement atteints: par contre les nouvelles infrastructures ont un important impact économique sur les régions alpines traversées et sur les villes de la plaine concernées. Les nouvelles voies de communications facilitent les échanges de marchandises entre les deux cotés des Alpes et favorisent le développement économique des vallées. Les entreprises agricoles et industrielles situées dans les vallées sont en effet bien reliées aux marchés de la plaine; de plus, le tourisme alpin est avantagé car les amateurs de la montagne (et en particulier du ski et des escalades apportant le tourisme de masse dans les Alpes) rejoignent plus rapidement leur destination. Même si l'impact environnemental n'est pas toujours impeccable, les résultats finaux s'avèrent donc globalement positifs pour les communautés alpines.

Josef Focht (Universität Leipzig)
Lautenbau und Eibenholzhandel

Der Füssener Lautenbau kann als Ausgangspunkt in der Entwicklung aller frühneuzeitlichen Geigenbau-Zentren in Europa gelten. Dabei sind nicht nur Lautenbau-Metropolen wie Venedig, Bologna oder Rom mit Personal und Material aus Füssen versorgt worden. Selbst der Cremoneser Geigenbau ist ohne die Adaptation wesentlicher Herstellungstechniken (etwa der Serienproduktion normierter Bauteile oder des hydrothermischen Biegens von Holzspänen) aus dem Füssener Lautenbau nicht vorstellbar. Der vorgeschlagene Beitrag fokussiert deshalb den Lautenbau des 15. bis 17. Jahrhunderts mit seinen Zentren Füssen und Padua.

Der Warenverkehr, die Personalmigration und der Techniktransfer im Wirtschaftsraum Venedig-Augsburg verliefen über die Alpen (Inntal, Brenner-/Reschenpass, Dolomiten) auf den Rodfuhrwegen und im angrenzenden Flachland Schwabens bzw. Ventiens vor allem auf den Flüssen Lech und Brenta. Als Transportgüter sind nicht nur Holz, sondern auch Halbfertigprodukte, Werkzeuge und – in geringem Umfang – vollständige Instrumente nachzuweisen. Speziell der massenhaft umgeschlagene Rohstoff Eibenholz und die daraus gewonnenen Halbfertigprodukte (Lautenspäne) griffen auf eine Logistik zurück, die sich seit dem 14. Jahrhundert zur Versorgung der englischen Waffenherstellung entwickelt hatte.

Nachdem 1978 zwei basale Arbeiten von Adolf Layer und Richard Bletschacher über den Füssener Lautenbau erschienen waren, entstanden seither mehrere lokale oder regionale Monographien zum Musikinstrumentenbau und -handel in Italien, mit denen viele Forschungslücken geschlossen werden konnten. In jüngster Zeit konnten schließlich Ausstellungen, Projekte und Publikationen des Verfassers mit Klaus Martius (Germanisches Nationalmuseum Nürnberg) und Thomas Riedmiller (Museum der Stadt Füssen) den Fokus um wirtschafts- und kulturhistorische Dimensionen beträchtlich erweitern. In der Konsequenz ist heute die Geschichtsschreibung des Füssener Lautenbaus in wesentlichen Teilen zu revidieren und seine Entwicklung facettenreicher darzustellen.

Die Produktion von Lauten und ihren Fertigungsteilen ist in Füssen bereits seit 1430 nachweisbar. Der Prozess der Institutionalisierung einer Handwerksorganisation der Füssener Lautenmacher trägt ab 1560 nicht nur Züge einer Verbürgerlichung, konfessionellen Vereinnahmung und sozialen Emanzipation, sondern auch einer konkurrenzgetriebenen Diversifikation von Herstellung und Handel im Wirtschaftsraum zwischen Venedig, Lyon und Augsburg. Im Dreißigjährigen Krieg kommt der Lautenbau dann jedoch bereits um 1623 weitgehend zum Erliegen. Die Phänomene des kulturellen Wandels, der Wirtschaft und Musikentwicklung für diese zwei Jahrhunderte aufzuzeigen ist das Anliegen des vorgeschlagenen Beitrags.

Riccardo Cella / Claudio Lorenzini (Università di Venezia "Ca' Foscari", Università degli studi di Udine)

Gente sul ponte. Conflitti e controllo dei transiti in Carnia nella seconda metà del Settecento

Fino agli anni Venti del Settecento Venezia cercò di esercitare un'egemonia pressoché assoluta nel commercio di transito verso i territori tedeschi. Con l'istituzione del porto franco di Trieste e l'apertura della Strada Commerciale, che dalla città giuliana portava fino a Lubiana, i volumi di merci trasportate lungo l'asse viario veneto subirono un radicale ridimensionamento; la Pontebbana, ad esempio, nella seconda metà del Settecento era ridotta a una mera strada di importazione sull'asse Nord-Sud, quando in precedenza era uno degli assi di collegamento più importanti tra Venezia e Vienna.

Questo mutamento infrastrutturale rese sempre più necessaria l'allestimento di un percorso alternativo che collegasse Venezia con i territori imperiali, non più verso la Carinzia ma con il Tirolo attraverso il Friuli. Dopo una lunga elaborazione progettuale, negli anni Sessanta si avviarono i lavori per la predisposizione del tracciato che da Tolmezzo, attraverso il Canale di Gorto e Sappada, arrivava fino ai territori imperiali: la cosiddetta Strada di San Candido. Come generalmente avveniva, si delegarono le opere di riassetto della strada alle comunità locali. A Tolmezzo tuttavia questa strada avrebbe dovuto attraversare il Tagliamento; si rese quindi necessario il rifacimento di un ponte su uno dei suoi affluenti, il torrente But. La costruzione di un nuovo ponte presenta opportunità e problemi di notevole portata: garantisce benefici collettivi (a chiunque ne faccia uso), ma impone elevati costi individuali (in questo caso comunitari, essendo fra i villaggi che si reperiva la forza lavoro e le risorse per costruirlo). La realizzazione di questo ponte infatti necessitò di un quantitativo di legname che la sola comunità tolmezzina non era in grado di reperire; per far fronte a tale mancanza vennero quindi coinvolti i paesi contermini. Questa situazione non tardò a generare una serie di conflitti tra le comunità carniche direttamente interessate a quest'opera, che riguardarono principalmente il suo finanziamento e, in particolare, i rimborsi che Tolmezzo avrebbe dovuto riconoscere alle comunità fornitrici di legname.

L'obiettivo di questo intervento è duplice. In primo luogo verranno presentati alcuni aspetti di carattere economico riguardanti la costruzione del ponte sul torrente But: costi di produzione, modalità di reperimento delle materie prime, rendita del pontaggio, etc. In secondo luogo si darà conto di una vertenza sorta per i motivi suddetti tra Tolmezzo e la vicina Verzegnis. Il caso preso in esame fornirà infine l'occasione per avviare una riflessione non solo sui conflitti comunitari, sul loro sedimentarsi e sulle modalità di risoluzione degli stessi, ma anche sull'efficacia dei processi di delega dall'autorità centrale alle comunità periferiche per la costruzione delle infrastrutture, e sull'effettiva capacità del governo veneziano di comporre i conflitti locali per imporre le decisioni assunte a livello centrale.

Agnès Pipien (Université de Grenoble-Alpes)

Construire la route du Lautaret: un décalage permanent entre des politiques nationales d'aménagement du réseau routier et des enjeux territoriaux locaux

La construction de la route du Lautaret s'inscrit dans la mouvance napoléonienne du début du XIXe siècle d'ouverture des Alpes à la circulation dans un but à la fois stratégique et commercial. Cependant, elle est atypique. L'idée d'ouvrir un passage vers l'Italie par les cols du Lautaret et du Mont Genève est née dans un cercle restreint de notables ambitieux. Ce sont ces élites locales qui les premières, profitant de ce contexte national favorable, ont cru au projet et se sont donné les moyens de le réaliser en mettant en place une véritable stratégie de lobbying auprès des hautes sphères du pouvoir. Son édification s'intègre parfaitement aux ambitions de Napoléon d'effacer les Alpes, de briser les barrières de son empire. Autorisés mais très peu financés les travaux dans le Lautaret s'étendent tout au long du XIXe siècle.

Entre 1804 et 1891, presque un siècle d'errance, d'anicroches en tout genre conduisent à l'enlisement du chantier. Les crédits de l'Etat vont et viennent au rythme des guerres, du développement industriel et des progrès techniques et sociaux qui jalonnent le siècle. Le chantier se heurte de plein fouet au climat, au relief et aux risques propres aux Alpes et à la montagne. Il essuie de nombreux revers et la route du Lautaret finit par accuser un retard immuable sur son temps. Une fois achevé, ce projet chimérique montre déjà les premiers signes d'obsolescence. A la route, succède le rail sur l'ensemble du territoire. Cette voie construite à si grands frais apparaît comme totalement inutile. Elle acquiert une fonction touristique avec les débuts du tourisme estival en Dauphiné à la fin du XIXe siècle. Mais c'est réellement dans la deuxième moitié du XXe siècle qu'elle trouve toute sa dimension. Le développement de l'automobile qui devient un instrument essentiel au déplacement des sociétés rurales la rend indispensable d'un point de vue local. Pourquoi cette route est-elle dans un premier temps anachronique, comment s'intègre-t-elle peu à peu dans la politique nationale d'aménagement et d'entretien des routes alpines, au niveau national comme au sein de l'ensemble du massif ?

La route du Lautaret permet d'appréhender la gestion nationale de l'espace alpin et des frontières au cours des siècles, elle est le fruit d'intentions politiques à plusieurs échelles. Le choix de l'Etat de privilégier un entretien hivernal ou au contraire d'investir dans des infrastructures de pointe (tunnels) pour annihiler les contraintes inhérentes à la montagne crée une forme de hiérarchie au sein du réseau transalpin. De là découlent des modes de circulation différents qui vont d'une utilisation ponctuelle, locale, en passant par une utilisation touristique ou intensive et commerciale. Ce sont ces questions de phasage et d'anachronisme entre les ambitions et la réalité des usages d'une route alpine qui feront l'objet de cette communication à partir de l'exemple de l'une d'entre elles, celle du Lautaret, une des routes les plus occidentales de l'arc alpin. En la replaçant au sein du système routier alpin, elle offre un exemple pour interroger sur la longue durée les modalités du franchissement des Alpes et l'évolution de ces enjeux au regard des contextes locaux et internationaux.

Alfred Höck (Salzburger Landesarchiv)

„Der Einbruch der Moderne auf Schienen“. Sozio-kulturelle Aspekte von großen Infrastrukturmaßnahmen am Beispiel des Baues des Tauerntunnels im Land Salzburg 1901–1909

Zur Geschichte der Tauernbahnplanung

Der Bau der Tauernbahn geht auf die starke regionale Entwicklungsdifferenzierung innerhalb der österreichisch-ungarischen Monarchie zurück, die sich auch in ihrer Verkehrsentwicklung widerspiegelte. Schließlich wurde im Jahr 1901 unter Ministerpräsident Koerber ein Investitionsprogramm in Angriff genommen, dass mit dem Bau von insgesamt 5 Alpenbahnen eine leistungsfähige Nord-Südverbindung zwischen dem Küstenland und dem böhmischen Industriegebieten vorsah. Mit dem beschlossenen Ausbau des Eisenbahnnetzes wurden aber nicht nur ökonomische, sondern auch soziale Prozesse mitinitiiert. Vor allem die für den Bau der Bahnstrecken notwendigen Tunnelbauten, sowie die Viadukt- und Brückebauten waren sehr arbeitskräfteintensiv, so dass am Höhepunkt der Bahnarbeiten insgesamt ca. 70.000 Arbeiter an den verschiedenen Bahnbauten beschäftigt waren.

Die Arbeiten am Tauerntunnel – ein Tal verändert sein Gesicht

Kernstück der Tauernbahn war der Tauerntunnel, der in den Jahren 1901 bis 1909 auf einer Länge von 8.551 Metern errichtet wurde. Aber nicht nur diese technischen Bauten, auch der mit dem Baugeschehen zusammenhängende Verkehr für die notwendigen Materialtransporte, der Zuzug von Arbeitern, das Hin und Her von Ingenieuren und Beamten, all das trug dazu bei das Gasteinertal zu verändern. Im Jahr 1900, also kurz vor dem Beginn der Bauarbeiten, wurden 4.440 Einwohner für das gesamte Gasteinertal gezählt. Auf diese Bevölkerung kam nun eine Arbeiterschaft von bis zu 4.000 Personen zu, wozu noch zahlreiche Familienangehörige kamen, d.h., die Bevölkerung in der Talschaft sollte sich für die nächsten Jahre mehr als verdoppeln.

Arbeitswelt im Korsett der sozialen Hierarchie

Der Bau des Tauerntunnels erforderte im Vergleich zu heutigen hochtechnisierten Tunnelbaustellen noch eine sehr große Zahl von Arbeitskräften. Diese rekrutierten sich aus Arbeitern aus allen Teilen der Monarchie. Während sich die Facharbeiter und Handwerker eines vergleichsweise hohen Sozialprestiges erfreuten und aufgrund ihrer speziellen Kenntnisse eine bessere Entlohnung erhielten, bildeten die zahlreichen Hilfsarbeiter, welche die Mehrzahl der Arbeiter stellten, die unterste Stufe in der sehr rigiden sozialen Hierarchie. Da auch sie sich nach nationalen Gruppen organisierten und sie, im Gegensatz zu den Facharbeitern, zumeist ohne Familienangehörige zusammenlebten, war ihre Lebenssituation vor Ort eine problematische. Ein Hauptproblem war neben den ethnischen und religiösen Konflikten, die Ghettosituation der Arbeiter, die im abgeschiedenen, lange Zeit sonnenlosen Anlaufftal in einer riesigen „Barackenstadt“ auf engstem Raum zusammenleben mussten.

Arbeiter und Bevölkerung – differenzierte Lebenswelten

Die Sicht der einheimischen Bevölkerung auf die fremden Arbeiter war, soweit es die Quellen erfassen, von Skepsis bis offener Ablehnung gekennzeichnet. Diese Haltung entspricht den Erfahrungen, die man bei allen großen Bahnprojekten des 19. und frühen 20. Jahrhunderts machte. Die meist in größeren Arbeitstrupps 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 Bahntrasse.

Arbeitsmigration und die Rolle der Verwaltung

Die Handlungsweise der Behörden im Umgang mit den Arbeitern war oftmals zwiespältig und von ihren jeweiligen Aufgabengebieten abhängig. Während sich die mit der Aufsicht über die gesundheitlichen, sa-

nitären und Wohnverhältnisse befassten Beamten oftmals redlich bemühten, den Arbeitern wenigstens einen Mindeststandard zu gewährleisten, betrachten die politischen Behörden, namentlich die mit Sicherheitsagenden betrauten, die Zusammenballung von so vielen Menschen allein aus dem Blickwinkel der sozialen und polizeilichen Kontrolle.

Der öffentliche Diskurs – Politik, Presse und Gewerkschaftsbewegung

So leidenschaftlich Politik und Presse sich für den Bau der Tauernbahn eingesetzt hatten, und so optimistisch die Erwartungshaltungen waren, die Politik und Presse an die wirtschaftlichen Auswirkungen des Bahnbaues knüpften, so negativ fiel das Urteil gegenüber der damit verbundenen Arbeitsmigration aus. Sowohl die Sichtweisen der Politiker auf Landes- und Gemeindeebene, als auch die der lokalen Presse zeichnete sich durch stereotype Betrachtungsweisen aus. Auch die gerade erst im Entstehen begriffene gewerkschaftlich organisierte Arbeiterschaft in Salzburg betrachtete diese fremden „Genossen“ mit zwiespältigen Gefühlen, die zwischen offizieller Arbeitersolidarität auf der einen Seite und Befürchtungen vor Lohndrückerei auf der anderen schwankten.

Dieser „Einzug der Moderne“ in das Gasteinertal zeigt die für das frühe 20. Jahrhundert typische Fixierung auf Technik als Instrument eines Fortschritts, der einseitig ökonomisch betrachtet wird, und der die damit verbundenen sozialen Aspekte auf temporäre und bürokratisch zu regelnde Prozesse reduziert. Die getroffenen Maßnahmen erweisen sich im Zuge der Bautätigkeit als unzureichend, so dass erst aus den sozialen Notwendigkeiten ein Handlungsdruck entstand, der zu Verbesserungen in den Lebensbedingungen der Arbeiter führte. Die „Barackenstadt“ beim Tauerntunnel erweist sich in der Rückschau sowohl als ein Beispiel für die sozialen Konflikte im Zuge der Modernisierungsprozesse der Alpenregionen, als auch als ein Panoptikum der Probleme der Vielvölkermonarchie in ihrer Spätphase.