

wurde und ob die vermeintliche südliche Umfassungsmauer nicht bloß eine starke Mauer aus dem Innern der Festung darstellt. Nach der Lage des Kastells wäre es immerhin nicht ausgeschlossen, daß wir dort die von der Notitia dignitatum genannte Festung zu suchen haben. Die verschiedenen Maße können schließlich auch auf verschiedene Ausmaße und auf verschiedene Trassierung in zwei aufeinanderfolgender Bauperioden zurückzuführen sein, deren Spuren bei den doch immerhin nur einen recht provisorischen Charakter tragenden Ausgrabungen nicht entsprechend auseinander gehalten wurden.

---

## Geographische Kräfte im Schicksal Tirols.

Von J. Sölich (Innsbruck).

Wie sehr die geschichtlichen Ereignisse oft in geographischen Bedingungen ihre Teilursachen, sehr häufig ihre Hauptursachen haben, weiß der wirklich Geschichtskundige nur zu gut. Daß umgekehrt geographische Erscheinungen durch die geschichtlichen Vorgänge abgewandelt und umgestaltet, ja manchmal sehr wesentlich betroffen werden, das haben die großen Geographen schon älterer Zeiten erkannt und gewürdigt. Die großen Züge in der Verteilung von Wasser und Land, in der Gestaltung des Reliefs, in Klima, Bewässerung und Pflanzenwelt sind stets besonders geschichtswirksam, ja geschichtsbestimmend gewesen; aber daneben haben nur zu oft physiogeographische Tatsachen zweiter und dritter Ordnung welthistorische Bedeutung erlangt. Für alle derartigen Erfahrungen liefern uns die Alpen dankbare Beispiele. Deshalb hat schon vor einem Vierteljahrhundert Friedrich Ratzel gerade sie zum Vorwurf einer Folge hübscher Skizzen gemacht, die er unter dem Titel: „Die Alpen inmitten der geschichtlichen Bewegungen“ zusammenfaßte. Seither haben sich nicht bloß unsere geographischen Vorstellungen nach vielen Richtungen hin vertieft und auf breiteren Grund gestellt, sondern es hat vor allem der Gang der politischen Ereignisse, der Ablauf des Geschehens, dessen Zeitgenossen wir sind, in der staatlichen Aufteilung der Alpen sehr bedeutsame Veränderungen herbeigeführt und damit vielleicht den Anstoß zu weiteren, noch viel tiefergehenden Umwälzungen gegeben. Ohne Zweifel ist von jenen Veränderungen das alte „Heilige Land Tirol“ am unmittelbarsten und schwersten betroffen worden, zerstückt und zum größeren Teil unter fremdes Joch gebeugt; an ihm sie etwas näher zu beleuchten, in ihrem Zusammenhang mit gewissen Tatsachen der

„Geschichte und der Geographie der Alpen überhaupt, ist die Aufgabe der folgenden Abhandlung.“)

§ 1. *Über Zugänglichkeit und Durchgängigkeit der Gebirge.*

Maßgebend für alle Erscheinungen des Menschen in Gebirgen ist natürlich vor allem deren Höhe, die absolute und die relative Höhe ihrer Täler, Pässe und Gipfel, maßgebend auch ihre Erdkugellage, ihre Lage zum Meere usw. Das ist ja alles bekannt und braucht nicht erst weiter erörtert zu werden. Lage und Höhe wirken dabei einerseits unmittelbar, andererseits mittelbar anthropisch; man betrachte z. B. zwei Gebirge wie Alpen und Himalaya jedes für sich und vergleiche sie dann miteinander.

Allein über den Wert für das Wohnen und Wirtschaften, den Verkehr, die Kriegführung des Menschen und seine Grenzbeziehungen entscheiden bei den Gebirgen durchaus nicht die Höhen allein, sondern eine Reihe von weiteren Eigenschaften, die manchmal von der Höhe auch mittelbar nicht beeinflußt sind. Es sind 1. die natürliche (physische) Zugänglichkeit und 2. die Durchgängigkeit des Gebirges, beide oft in enger, wenn auch durchaus nicht unbedingter Ver-

---

1) Bekanntlich hat, vor kurzem K. Sapper in einer ungemein anregenden Studie „Über Gebirge und Gebirgsgrenzen“ (Geogr. Zschr. 1918) die Gebirge als Wohn-, Wirtschafts- und Siedlungsräume des Menschen und als strategische Räume gewürdigt und treffend dargetan, wie über die Bewohnbarkeit, abgesehen vom Klima (Feuchtigkeit und Temperatur), ganz besonders die Formen der Landschaft entscheiden. „Der Besitz ebener oder nahezu söhligler Flächen in günstiger Höhenlage ist . . . im allgemeinen das wichtigste Aktivum des Gebirges; er kann bei sonst gleichen Bedingungen geradezu als ein Maß seiner siedlungs- und wirtschaftsgeographischen Eignung betrachtet werden“ (Ebd., S. 46). Die Ebenheiten sind auch für den Verkehr wichtig, größere für den Binnenverkehr der Gebirge geradezu unentbehrlich. Für den Durchgangsverkehr dagegen kommt es vor allem auf die schmalen, gangbaren Landstreifen an und unter sonst gleichen Verhältnissen sind Gebirge für ihn um so günstiger, je zahlreicher brauchbare Linien, sie zu überqueren, vorhanden und je gleichmäßiger deren jeweilige Entfernungen voneinander sind. Es handelt sich bei ihm nicht so sehr um die Ausdehnung der Flächen geringer Neigung, als vielmehr um deren Lage und Verbindungsmöglichkeiten untereinander und zu den Vorländern hin. Stets aber bleibt als Vorbedingung leichteren Verkehrs die Besiedlung des Gebirges, weil sie dann erstens zu dessen Überschreitung die günstigsten Verkehrswege zur Verfügung stellt, und zweitens die Lebensmittelbeschaffung erleichtert. Stärkerer strategischer Wirkungen sind die Gebirge um so eher fähig, je reicher sie an leicht gangbaren Flächen geringer Neigung sind oder je enghaschiger wenigstens das Netz leistungsfähiger Wege nahe den in Aussicht genommenen Verteidigungslinien ist. Schließlich hat Sapper einzelne wichtige Folgerungen über die Bedeutung und über die Brauchbarkeit von Gebirgsgrenzen hinzugefügt. Wiederholt konnte er bei diesen Ausführungen auf die Alpen verweisen. Sappers Studie, die mir reiche Anregungen geschenkt hat, ist bei den theoretischen Teilen meiner Arbeit fortlaufend zu vergleichen.

bindung miteinander; 3. das Austauschverlangen seiner In- und Anwohner; 4. deren Ausbreitungsstreben und -kraft. Mit dem physischen wirken also wirtschaftliche und politische Momente zusammen.

Man könnte also ganz gut, der physischen Zugänglichkeit und Durchgängigkeit eine wirtschaftliche und eine politische gegenüberstellen. Jedenfalls aber wollen wir fürderhin schärfer zwischen Zugänglichkeit, Durchgängigkeit und Überschreitbarkeit unterscheiden.

Unter der Zugänglichkeit eines Gebirges wollen wir sein Verhalten gegenüber der Annäherung und dem Eindringen des Menschen verstehen; unter Durchgängigkeit sein Verhalten gegenüber dem inneren Verkehr; unter Überschreitbarkeit endlich sein Verhalten gegenüber dem Verkehr über das ganze Gebirge hinweg. In allen diesen Eigenschaften tritt uns die größere oder kleinere Wegsamkeit der Landschaft entgegen. Ein gut zugängliches Gebirge kann im Innern wenig durchgängig, bzw. auch schwer überschreitbar sein.

Zugänglichkeit und Durchgängigkeit sind vor allem morphologisch bestimmt. Zugänglich ist ein Gebirge, wenn es sich gegen das benachbarte Vorland mit breiten Haupttälern öffnet, in das sich die Wohngebiete und der Verkehr des Menschen so fortsetzen, daß jene gewissermaßen nur als mehr weniger tief in das Gebirge hineinreichende, ganz allmählich ansteigende Ausstülpungen des Vorlandes erscheinen. Je enger der Abstand ist, in welchem solche Flachlandzungen als verkehrsfreundliche Täler in das Gebirge eingreifen, desto zugänglicher ist es. Wenn vollends die Rücken zwischen den Tälern ganz allmählich mit flachen Hängen oder niedrigen Terrassenstufen zum Vorland absteigen und auch die übrigen Verhältnisse (des Bodens und des Klimas) günstig sind, dann werden auch sie mindestens an ihren Enden in die Besiedlung und Bewirtschaftung mit einbezogen und ein breiter Saum vermittelt dann zwischen den anthropogeographischen Verhältnissen von Vorland und Gebirge an Stelle einer scharfen Grenzlinie. Dagegen tritt das Gebirge auch anthropogeographisch jäh und unvermittelt der Ebene dort entgegen, wo es mit einem Steilabfall gegen sie absetzt. Je höher und je schroffer dieser Abfall ist, je weiter er in Regionen mit anderem Klima und überhaupt anderen Lebensbedingungen hineinragt, je geringer die Zahl der Täler ist, die vom Vorland in das Gebirge hineinführen, je schmaler und höher die Pforten sind, durch welche die Haupttäler aus dem Innern des Gebirges heraustreten, je steiler ihre Wände: desto geringer ist die Zugänglichkeit des Gebirges, desto schärfer sind die Grenzen zwischen dem Flachland und ihm in Klima, Pflanzen- und Tierwelt, Wohnen

und Wirtschaft des Menschen. Nur durch wenige Eingänge ist diesem der Zutritt gestattet. Zwischen ihnen macht er entlang der Fußlinie oder unmittelbar über ihr Halt, wenn schon nicht mit seiner Wirtschaft, so doch mit Dauersiedlung und Verkehr.

Die morphologische Zugänglichkeit kann erhöht oder vermindert werden durch Eigenschaften des Klimas oder der Pflanzenwelt (die Tierwelt hat stark an Bedeutung verloren), wie sie ja auch ihrerseits Klima und Belebung beeinflusst. Die physische Zugänglichkeit eines Gebirges stellt sich somit dar als Ergebnis sehr verschiedener natürlicher Faktoren, unter denen die morphologischen Verhältnisse nur einen besonderen Platz behaupten. Allein auch dieser schon ziemlich entwickelte Begriff der natürlichen Zugänglichkeit gibt uns noch nicht die tatsächliche (wirkliche) Zugänglichkeit an. Denn über diese entscheidet auch das Verhalten des Menschen: ein Gebirge kann wie auch jeder andere Erdraum durch ein in oder an ihm wohnendes Volk vollständig abgesperrt werden. An derartigen Bestrebungen hat es namentlich bei den echten Gebirgsvölkern niemals gefehlt. In früheren Zeiten sind solche sogar noch viel stärker zur Geltung gekommen, als die Entscheidungen der Kriege nicht so sehr wie heute durch das Übergewicht der Zahl, nicht durch fernwirkende Angriffsmittel, die der Mensch zur Vernichtung seinesgleichen eronnen hat, erzielt wurden, sondern mehr durch persönliche Tapferkeit und Gewandtheit im Nahkampf. Die tatsächliche Zugänglichkeit eines Gebirges ist also die Resultierende aus den verschiedenen Komponenten der natürlichen, wirtschaftlichen und politischen Zugänglichkeit.

Ganz ähnlich liegen die Dinge bei der Durchgängigkeit eines Gebirges. Auch sie hängt in erster Linie von morphologischen Bedingungen ab. Vor allem entscheidet über sie die Zahl der tief in die Gebirgskämme eingesenkten Pässe. Für die Überschreitbarkeit kommt dabei besonders die Hauptwasserscheide in Betracht. Je tiefer ihre Pässe sind, je zahlreicher auf gleichem Raume, je bequemer die zuführenden Täler, das heißt je sanfter und gleichmäßiger sie bis zur Kammhöhe hinaufführen und je breiter sie sind, desto größer ist die Überschreitbarkeit des Gebirges, die Möglichkeit, es zu überqueren. Ähnlich steht es auch mit der Längsdurchgängigkeit. Allein auch die Richtungen der Zugangstäler wirken mit, ob sie geradeswegs den tiefsten Übergangspunkten zuführen oder weite Bögen machen müssen. Also haben senkrechte und wagrechte Gliederung, d. h. die ganze Morphologie der Landschaft, ihren Anteil an der Entscheidung über das Ausmaß der Durchgängigkeit, bzw. über den Grad der Überschreitbarkeit. Dazu kommen dann aber auch hier wiederum, unmittelbar oder mittelbar wirksam, Klima, Bewässerung und Pflanzenkleid. Je weniger sich die Bedingungen ändern, unter

denen der Mensch das Gebirge überschreiten oder durchschreiten kann, desto größer ist dessen natürliche Durchgängigkeit. Abermals ist auch hier von allen theoretischen Möglichkeiten die *tatsächliche* (wirkliche) Durchgängigkeit, bzw. Überschreitbarkeit zu unterscheiden, bei der die anthropogeographischen und die politischen Verhältnisse wesentlich **mitwirken**: die Besetzung der Durch- und Übergänge mit Siedlungsstreifen oder wenigstens Siedlungsinseln, die Verkehrsfreundlichkeit oder -feindlichkeit der Bewohner der Paßlinie usw.

Es wäre nun durchaus **verkehrt** anzunehmen, daß die Zugänglichkeit eines Gebirges von Natur und Mensch in gleichem Sinne wie seine Durchgängigkeit bestimmt sein müssen. Gerade die Alpen lehren mehrfach das Gegenteil: manche ihrer Gruppen sind vom Außenrand her keineswegs leicht zugänglich und doch sind sie im Innern verhältnismäßig durchgängig. Das gilt ganz besonders von einzelnen Abteilungen der Ostalpen, zumal den Tiroler Alpen. Ebenso verhalten sich auch die Untergruppen häufig sehr verschieden.

Dieselben Faktoren, welche die Zugänglichkeit und Durchgängigkeit eines Gebirges **begünstigen**, **erschweren** nicht bloß die Erfassung klimatischer, pflanzen- und tiergeographischer Grenzlinien, sondern lassen ganz besonders auch an Stelle scharfer ethno- und kulturgeographischer Grenzlinien breite Säume treten. Dann ist auch die politische Grenzlinienziehung schwierig, weil sie sich nicht ohneweiters an natürlich bezeichnete Linien anlehnen kann, ebensowenig wie an anthropogeographische. Je geringer dagegen Zugänglichkeit und Durchgängigkeit eines Gebirges, desto größer seine Bedeutung für die Ausprägung von Grenzen, namentlich auch für den Verlauf der politischen; desto höher auch sein strategischer Wert.

## § 2. Die Durchgängigkeit der Ostalpen und der Verkehrswert der Querdurchgänge.

Die Alpen sind nun ein ganz besonders aufgeschlossenes Gebirge, von Natur aus verhältnismäßig gut zugänglich, in vielen Teilen merkwürdig durchgängig. Das ist um so auffälliger, als sie ja ein ganz junges Gebirge sind, zu so großen Höhen aufgerichtet, daß es auf weite Strecken schon durch sein Klima zu einer menschenfeindlichen Region wird. Besonders die Ostalpen zeichnen sich durch ihre Durchgängigkeit aus.

Bekanntlich erreichen die Ostalpen und mit ihnen zugleich die Alpen überhaupt die größte Breite unter dem Meridian von Verona. Denn hier springen die Südtiroler Gebirge gleich einer gewaltigen Bastion gegen das Potiefland vor, während sich umgekehrt dieses westlich und östlich davon etwas gegen Norden ausbuchtet. Verkehrsgeographisch von grundlegender Bedeutung

ist nun aber die eigenartige Tatsache, daß das Gebirge just in diesem breitesten Querschnitte ganz besonders gute, natürliche Querdurchgänge bietet. Sie knüpfen sich an die Senken zweier Paßlinien: des Reschenscheidecks (1590 m) und des Brenners (1360 m)<sup>1)</sup> Diese sind tief in das Gebirgsgerüste eingefurcht, das sich beiderseits von ihnen und zwischen ihnen noch um 2000 m höher emporgetürmt hat, zu Höhen, welche zu den gletscherreichsten und einsamsten der ganzen Alpen gehören. Die beiden Pässe haben zwar ziemlich steile, aber nicht sehr hohe unmittelbare Anstiege und ziemlich flache, talartig anmutende Scheitel. Beide sind von Norden her aus dem Inntal erreichbar, beide führen nach Süden hinab ins Flußgebiet der Etsch. Allein der Brenner ist, obwohl er ferner vom Inn liegt und man ihn von der Etsch aus nur durch Vermittlung ihres bedeutendsten Nebenflusses, des Eisack, erreichen kann, der kürzere und daher auch, abgesehen von seiner Höhe, für den Verkehr günstigere Weg; das Reschenscheideck dagegen liegt zwar tatsächlich unmittelbar über dem Inn und der Abstieg geleitet unmittelbar hinab in das Etschtal, aber die Benützung seiner Paßlinie erheischt einen großen Umweg.

Das Inntal selbst stellt eine aus dem Vorland ununterbrochen in das Gebirge hineinführende Zugangsstraße zu beiden Pässen dar. Nachteilig ist nur, daß keiner der beiden Übergänge in einem und demselben Querschnitt mit der Eintrittsforte liegt, durch welche sich die Gebirgsstrecke mit dem Vorlande verbindet. Diese Zugangspforte ist an eine Verengung des Inntales bei Kufstein geknüpft, wo der Fluß die nördlichen Kalkalpen durchbricht. Derartige leicht versperrbare Talengen werden besonders an den Rändern des Gebirges gerne als Klausen bezeichnet. Oberhalb der Kufsteiner Klause verbreitert sich das Inntal wiederum. Mächtige Schotterkegel bauen sich an den Ausgängen verschiedener Seitentäler vor, alte Terrassenfluchten begleiten es auf längere Strecken. So zwar siedlungs- und verkehrshold, streicht das Inntal aber nicht geradeswegs auf den Hauptkamm zu, sondern schräg führt es in das Innere des Gebirges hinein, ja biegt zuletzt ganz in dessen Längsrichtung um und trennt nunmehr, ost-west gerichtet, mit ziemlicher Schärfe die Ketten der nördlichen Kalkalpen im Norden von den Zentralalpen im Süden. Erst etwa zehn Meilen oberhalb, nachdem es sich in der Roppener Klause neuerdings verengt hat, kehrt es aufsteigend wieder in die schräg das Gebirgsstreichen querende Richtung zurück und führt so immer tiefer in das Herz der Zentralalpen hinein, gekennzeichnet durch eine Folge von Engen und Weiten. Hier öffnet sich schließlich in seiner Südflanke der Reschenscheideck-

<sup>1)</sup> Vgl. zum Folg. auch Penck A., Die österreichische Alpengrenze. Stuttgart 1916, bes. S. 13—25.

paß, dessen verkehrsgeographische Bedeutung viel größer wäre, wenn er nicht im Brenner einen überlegenen Nebenbuhler gefunden hätte. (Man stelle sich nur einmal vor, was es hieße, wenn sich der Kamm der Ötztaler Alpen ohne Unterbrechung im gleichen Hochniveau der Gipfel und Pässe mit den Zillertaler Alpen zu einer einheitlichen Gruppe verschweißte!) Der Brenner ermöglicht dagegen schon früher ein Abschnwenken des Verkehrs auf die Südseite des Gebirges. Günstiger wäre es freilich für den Verkehr auch über ihn, wenn die Natur das Inntal im Mittagskreise des PASSES selbst aus dem Gebirge austreten ließe oder wenn das breite Tal des Inns auf ihm wurzelte — wie es ältere Karten gezeichnet haben!

Statt dessen erheben sich hier an der Nordseite des zu einer förmlichen Längssenke gewordenen Flußtales die Ketten der nördlichen Kalkalpen auf 2000 bis 2200 *m* über seine Sohle, verkehrs- und siedlungsfeindlich im allgemeinen, wenn auch keineswegs als absolutes Verkehrshindernis. Was jedoch einigermaßen günstig ist: So geschlossen auf lange Strecken ihre Mauern sind, so abhold der Querdurchgängigkeit unter anderem dadurch, daß sich ihre Ketten zu einem mehrgliedrigen Rost hintereinander scharen, auch sie stellen keine lückenlose Mauer an der Nordseite des Inntales dar, sondern sind durch zwei tiefe Breschen unterbrochen: den Fernpaß und den Paß von Seefeld.

Der Fernpaß, der (übrigens unwesentlich) höhere von beiden (1210 *m*), liegt im Westen und eignet sich daher besser, den Verkehr über das Reschenscheideck weiterzuleiten, als der Sattel von Seefeld (1180 *m*), der nahe derjenigen Stelle über dem Inntal von Norden her ausmündet, wo in dieses von Süden die Brennerstraße herabsteigt. Aber die Straße über den Fernpaß dient nicht ausschließlich als Vorpaß des Reschenscheidecks, sondern es löst sich von ihr ein wichtiger Strang über den Sattel von Obsteig (Mieminger Paß) auch nach Osten ab, das Inntal abwärts, welcher ebenfalls in die Brennerlinie einmündet. Zum Fernpaß und zum Seefelder Paß führen vom Alpenfuß bequeme Talanstiege. Sie teilen mit dem Inntal die Eigenschaft, daß auch ihre Flüsse vor dem Austritte aus den Alpen Engen durchmessen: die Scharnitzer Klausen unter dem Seefelder Paß, Paß Ehrwald unter dem Fernpaß. (Vgl. auch die neben dem Lechtale gelegene Ehrenberger Klausen im Verkehrseinzugsgebiet des Fernpasses.)<sup>1)</sup>

An der Südseite des Gebirges erinnern die Verhältnisse in vieler Hinsicht an die Dinge im Norden, aber es sind doch auch starke Unterschiede vorhanden. Die Südabstiege beider Pässe sind bedeutend länger. Dabei befindet sich der wichtigste Ausgang aus dem Gebirge, den hier das Etschtal vermittelt, dem Meridian-

<sup>1)</sup> Die Paßlinie des Achenseetals hat daneben fast gar keine Bedeutung gehabt.

schnitt des Brenners viel näher als die Klause von Kufstein. Der Umweg, das Abschwenken der Straße ist im Süden viel geringer. (Die Situation an der Nordseite würde weit mehr der an der Südseite gleichen, wenn z. B. der Inn schon über den Sattel von Seefeld hinausflöbe und die vom Brenner kommende Sill oberhalb Innsbruck in ihn einmündete; oder umgekehrt die Südseite mehr an die Nordseite erinnern, wenn das Etschtal über den Jaufen und durch das Pustertal als Längstal führte und erst dann, etwa über den Sextener Kreuzberg, aus dem Gebirge hinausträte.) Vielleicht noch wichtiger aber ist, daß verkehrsholde Furchen das Gebirge im Süden auch in anderer Richtung durchsetzen, weniger noch in der West- als in der Osthälfte. Hier bietet das Pustertal einen Ausweg nach Osten mit guten Toren und Ausgängen nach südöstlich aus dem Gebirge hinausführenden Tälern; und eine zweite verlockende Gelegenheit abzuschwenken gewährt dem durch das Etschtal herabsteigenden Verkehr noch weiter unterhalb, gleich über Trient, der niedrige Stufenpaß von Persen, der eine ähnlich leichte Verbindung mit dem Brentatal (Sugantal) gestattet wie der Seefelder Paß über dem Inntal bei Zirl mit dem Isartal. Das Etschtal selbst ist auf der ganzen Strecke unterhalb der Einmündung der Brennerstraße im allgemeinen ähnlich breit, siedlungs-, wirtschafts- und verkehrshold wie das Nordtiroler Unterinntal. Doch schaltet sich eine weniger günstige Partie zwischen Trient und Salurn ein, deren anthropogeographische Bedeutung wir noch kennen lernen werden.<sup>1)</sup> Wie das Inntal gegen den Alpenordfuß durch die Kufsteiner Klause auf das Alpenvorland, so erzwingt sich das Etschtal den Austritt aus dem Gebirge in die Poebene durch einen langgestreckten Durchbruch: die Berner (Veroneser) Klause. Eine dem Etschtale gleichlaufende Furche, mit welcher der Sattel von Terlago schon bei Trient, der Paß von Loppio viel weiter unterhalb (aber noch oberhalb der Berner Klause) Verbindungen herstellt, ist auf weite Strecken unter den Wassern des Gardasees begraben, gegen dessen Spiegel sich die Höhen seiner Westumrahmung mit schroffen Wänden absenken. Erst die moderne Technik hat hier auch dem Landverkehr Wege geschaffen. Durch Jahrhunderte hindurch ist hingegen an den steilen Gestaden des Sees für Siedlungen und Verkehr weithin kein Platz gewesen: die Berner Klause allein bot hier einen geeigneten Ausgang aus dem Gebirge.

Alle die genannten Pässe samt Gebirgseingängen und Zufahrtslinien kann man nun keineswegs richtig verkehrsgeographisch bewerten, wenn man nur das Gebirge als solches ins Auge faßt. Ihre Wichtigkeit für den Fernverkehr wenigstens wird vielmehr wesentlich bestimmt durch die Ziele, welche

<sup>1)</sup> Vgl. S. 34.



dieser anstrebt. Naturgemäß müssen die nächsten Ziele des Gebirgsverkehrs die Sammelpunkte im Innern und am Rand des Gebirges sein. Allein die in größerer Ferne liegenden Anziehungspunkte entscheiden über die tatsächliche Benützung der von der Natur gebotenen Möglichkeiten. Südlich vom Brenner kann z. B. der Verkehr nach Osten abfließen, zuletzt aus den Alpen hinaus in die pannonische Niederung; oder er kann sich nach Südosten wenden, sei es durch die Vermittlung des Pustertales oder der Sugerer Linie, nach Venedig und zur Adria. Er kann, nach Süden geleitet, durch das Poland hindurch in die Apenninhalbinsel hinein führen. Ja er kann Etsch aufwärts steigen und hier über den Hochpaß des Stilsfer Joches, der immer noch mit verhältnismäßig vielen Verkehrsvorzügen ausgestattet ist, nach Südwesten hinausführen in das Addatal, in die Lombardei, nach Mailand. Der Lauf der Geschichte hat gezeigt, daß meist die Richtung nach Süden, nach dem Mittelpunkt weltgeschichtlichen Lebens so vieler Jahrhunderte, dem Brennpunkte des europäischen Verkehrs, der „ewigen“ Stadt, die bevorzugte, die Hauptrichtung des Verkehrs über den Brenner gewesen ist. Machtpolitische und wirtschaftliche Zusammenhänge sowie religiöse Ideen ließen immer wieder von neuem ganze Heere diese Linie entlang ziehen; bald kleinere friedliche Scharen, bald einzelne Wanderer. Der Weg zur Adria, nach Venedig, hat im Vergleich dazu nur vorübergehend größere Wichtigkeit gehabt als der Weg nach Rom: in der Zeit von Venedigs Handelsblüte und Machtstellung im späteren Mittelalter und zu Beginn der Neuzeit. Wirtschaftliche Ursachen, der Handel vor allem, boten die Triebkraft, nach Venedig zu reisen. Am schwächsten floß zu allen historischen Zeiten der Verkehr durch das Pustertal; in der Längsrichtung des Gebirges entwickelt er sich ja überhaupt nur selten voller als quer dazu.

Ebenso wird an der Nordseite der Alpen der tatsächliche Verkehrswert der Straßen nicht allein durch die Gegebenheiten des Gebirges selbst bestimmt, sondern auch durch die Ziele in der Ferne. Der Verkehr in früheren Zeiten hat sich besonders nach Südwestdeutschland gewendet, um von hier nach Mitteldeutschland und an den Rhein weiter auseinander zu strahlen. Demgemäß sind auch jene Straßen in Tirol früher wichtiger gewesen, welche nach Nordwesten abbogen: also die Straßen über den Fernpaß oder durch die Scharnitz nach Augsburg. Der Verkehr durch das Inntal hinab, nach Salzburg, Regensburg und später nach München hatte nicht diese Bedeutung. Im Zeitalter der Eisenbahn hat sich das Bild allerdings wesentlich geändert, ein neues Beispiel dafür, daß außer den Zielen des Verkehrs auch die Verkehrsmittel über den Wert

einer Straße entscheiden. Heute ist München der Sammelpunkt des Verkehrs vor der Nordseite der Tiroler Alpen geworden und Augsburg an die zweite Stelle getreten, weil sich neben dem Verkehr nach Nordwestdeutschland der nach Norddeutschland zu überragender Bedeutung entwickelt hat. München lockt den Verkehr von allen Seiten wie in einem Brennpunkt zusammen und die Furche des Unterinntales bedeutet keinen wesentlich längeren Weg als die Straße über den Seefelder Paß. Da sie nun den modernen Verkehrsmitteln der Eisenbahnen viel günstiger ist als die Paßlinie von Seefeld—Scharnitz, hat sie heute den Hauptverkehr vom Brenner gegen Norden an sich gezogen.

Vergleicht man alles in allem die physiogeographischen Verkehrsbedingungen von Nord- und Südtirol, d. h. von Tirol nördlich und südlich des Hauptkammes der Alpen. miteinander, so läßt sich zusammenfassend folgendes sagen:

Nord- und Südtirol beiderseits des Brenners stellen sich verkehrsgeographisch als ein Straßendoppelfächer dar. Der nördliche Flügel ist kleiner und bloß dreiteilig (Fernpaß, Seefelder Paß, Unterinntal), der südliche größer und vierteilig, oder wenn man will selbst wieder ein Doppelfächer mit je zwei Flügeln (Etschtal mit der Abzweigung durchs Sugantal, Pustertal mit den Abzweigungen zur Piave). Die Hauptrippen des nördlichen Fächers waren früher die nordwestlichen, heute ist es infolge der Veränderungen der staatlichen, wirtschaftlichen und verkehrstechnischen Verhältnisse in Mitteleuropa überhaupt die nordöstliche. Die Hauptrippe des südlichen Fächers ist dagegen immer die nach Süden gerichtete (Potieffland, Rom) geblieben, die südöstliche (Venedig, Adria) hat demgegenüber nur vorübergehend größere Bedeutung gehabt. Die östliche (Pustertal) hat weniger im Außen- als im Innenverkehr ihre Rolle gespielt.

### § 3. Längsverkehrswege und das „Paßland“ Tirol.

Daß der Verkehr nach Osten nicht die Bedeutung erlangen konnte wie der nach Norden und Süden, erklärt sich, wie bereits bemerkt, ohneweiters daraus, daß der Durchgangsverkehr in Gebirgen überhaupt mehr strebt, die Längsrichtungen zu vermeiden, in welchen sich, je nach der Art der Gebirgsgliederung, die Hindernisse in der Regel noch zahlreicher anordnen als bei einer möglichst kurzen Durchquerung. Wenn er es schon oft vorzieht, ein Gebirge lieber zu umgehen, statt es der Breite nach zu überschreiten, obwohl das häufig beträchtliche Umwege erfordert, so folgt er erst recht in der Längsrichtung viel lieber dem Fuße des Gebirges — oft erst in einiger Entfernung — als daß er ins Innere hineinzieht. In den Ostalpen liegen die Dinge abermals besonders eigentümlich. Sie breiten sich bekanntlich gegen ihren Ostrand

mehr und mehr aus, indem sie zugleich stark an Höhe verlieren; und zugleich schließen sie sich enge mit dem Karst im Südosten zusammen, indes sie im Nordosten nur eine ziemlich unbedeutende Unterbrechung von den Karpaten abtrennt. Die beiden Tore, die so zwischen Alpen und Karst, bezw. Alpen und Karpaten entstehen, sind aber selbst in der Luftlinie mehr als 300 *km* voneinander entfernt. Der Verkehr aus dem pannonischen Becken nach Westen hat also wohl Gelegenheit, in der Nachbarschaft des Donautales und durch das Alpenvorland entlang ziehend, dem Gebirge völlig auszuweichen; nach Süden aber kann er zeitraubende Auf- und Abstiege und große Umwege nicht vermeiden.

Nun führen zwischen diesen Aus- und Umwegen, die an und vor den Grenzen der Alpen zu verfolgen sind, zwei Längstälzüge von Osten tief in das Innere des Gebirges hinein. Der nördliche, der seinen Zugang von der Donau her durch das Wiener Becken über den Semmering findet, aber auch mit dem ungarischen Tiefland an der Ostseite der Alpen durch das Murtal in unmittelbarer Verbindung steht, setzt sich aus einer ganzen Reihe einzelner Täler zusammen, die über niedrige Talwasserscheiden miteinander verbunden sind. Man kann so aus dem Wiener Becken durch Vermittlung des Mur-, Enns- und Salzachtales bis in das Inntal gelangen, in wiederholtem An- und Abstieg, jedoch ohne jemals die Höhe von 1000 *m* zu überschreiten.

Die südliche Linie beginnt im steirischen Alpenvorland. Sie muß zwar auf mehr als 1200 *m* emporsteigen, aber der Anstieg ist ganz allmählich und braucht nicht wie in der nördlichen Längstalfurche mehrmals wiederholt zu werden. Die flache Talwasserscheide von Toblach (1240 *m*) verknüpft das in die pannonische Niederung hinausleitende Drautal unmittelbar mit dem Etschgebiet. Die nördliche Furche führt also ohne ernste Schwierigkeit, ohne größeres Hemmnis nach Nordtirol, die südliche nach Südtirol. Der Verkehr der südlichen, eine Strecke weit denselben Weg benützend wie der ehemalige Verkehr zwischen Adria und Augsburg, biegt dann ins Etschtal hinab oder über den Brenner nach Innsbruck hinüber. Über Tirol hinaus hat er sich meines Wissens niemals besonders entfaltet. Nach Oberitalien öffneten sich ihm übrigens schon vorher, schon weiter im Osten, geeignete Ausgänge. Zusammenhängender Verkehr in der nördlichen Furche hat größere Bedeutung erst in der neuesten Zeit erlangt: die geographischen Tatsachen konnten erst wirksam werden infolge von Änderungen der politischen Verhältnisse und der Fortschritt der Technik. Solange der Weg durch die nördliche Längstalfurche durch fremdes Land (Erzbistum Salzburg) führte, konnte sich ein lebhafter Durchgangsverkehr nicht entwickeln. Das habsburgische Nordtirol stand vielmehr über den Brenner und durch das Pustertal mit dem übrigen Österreich in Verbin-

zung. Zudem war es noch umständlicher und mühsamer für den Wagenlenker als heute für das Dampfroß, die verschiedenen Flußengen und Wasserscheiden zu passieren. Erst bei Innsbruck erreichte also der Verkehr aus Innerösterreich die nördliche Längstalfurche. Pustertal und Brenner verknüpften somit das übrige Österreich damals weit mehr mit Nordtirol als in neuester Zeit.

Dieser West-Ostverkehr war für die Habsburger um so wichtiger, als sie ja auch Besitzungen noch weiter im Westen ihr eigen nannten. Wir kommen darauf gleich ausführlicher zurück. Für sie wäre es daher besonders günstig gewesen, wenn sich die beiden Furchen in ähnlicher Beschaffenheit wie bis nach Tirol noch weiter gegen Westen fortgesetzt hätten. Allein der Verkehr strömte hier gewissermaßen aus zwei Schläuchen von zwei Seiten her ineinander, ohne einen Ausweg zu finden: aus dem oberen Inntal und dem oberen Etschtal schloß er sich über den Reschenpaß zusammen. Aus dem oberen Etschtal führten zwar Ausgänge nach Westen, siedlungsgeographisch und für den Nahverkehr nicht ohne Bedeutung. Aber sie lagen dem habsburgischen Besitztum an und für sich zu fern. Aus dem oberen Inntal wiederum kann man heute leichter das Land vor dem Arlberge erreichen dank der Eisenbahn, die in 1311 *m* das Gebirge durchbohrt. Der Arlbergpaß selbst hat aber die längste Zeit dem Verkehr ernstliche Hindernisse bereitet. Eben erst unter der Habsburgerherrschaft hat man ihn besser auszunützen versucht; indes noch zu den Zeiten Maria Theresias und Josefs II. hat der Verkehr aus Tirol nach Vorderösterreich es vorgezogen, aus dem Inntal heraus über den Fernpaß den Nordfuß des Gebirges zu gewinnen und hier dann in der Richtung zum Bodensee weiterzuführen.<sup>1)</sup> Es erscheint also in den Zeiten dieser Verkehrsverteilung neben dem Brenner auch der Fernpaß in den Dienst des Ost-Westverkehrs gestellt. Um so größeren Wert mußten die Landesherren darauf legen, alle diese Pässe samt allen ihren Zugangsstraßen ungestört und sicher zu besitzen. Als später auch das salzburgische Land dem österreichischen Staat einverleibt wurde, ist für den unmittelbaren Verkehr zwischen Wien und Innsbruck die nördliche Längstalfurche, wenigstens deren Westflügel von der Salzach ab, stark benützt, der Umweg durch das Pustertal vermieden worden, und jenen Weg hat auch die Eisenbahn eingeschlagen. Über den Arlberg hat auch sie erst ein halbes Menschenalter später triumphiert. In der Folge ist dieser Schienenweg sogar eine sehr wichtige internationale Verkehrslinie geworden, dadurch gekennzeichnet, daß sie das reichsdeutsche Gebiet voll-

---

<sup>1)</sup> Bis zur Eröffnung der Arlbergbahn hat die „Salzstraße“ durch das „Außerfern“ zum Bodensee usw. ihre Bedeutung gehabt.

ständig umgeht. Darin liegt auch die Wurzel ihrer heutigen politisch-geographischen Bedeutung.

Die Ostalpen sind also, wie unsere Auseinandersetzungen zeigen, von einem Netz von Verkehrskanälen durchsetzt, welche im westlichen Teil über etwas höhere Pässe, die aber immer noch außerordentlich tief in das Gebirgsgerüst eingegraben sind, mit einmaligem Anstieg eine leichte Überschreitung des Gebirges gewährleisten und auch über verhältnismäßig gute Zugänge von den Außenseiten des Gebirges her verfügen; im östlichen Teil hingegen zwar nur in einem mehrmaligen Anstieg das Gebirge bewältigen können, aber diese Anstiege sind gleichmäßig, die Paßscheiden der Hauptlinien niemals hoch, die Zugänge nach außen wenigstens für die moderne Verkehrstechnik ohne unüberwindliche Schwierigkeiten. Zwischen den Querwegen über das Gebirge stellen Längstalfurchen willkommene Verbindungen her. Zwar setzen sich diese auch noch aus den Ostalpen in die Westalpen hinein fort, aber sie vermögen an Bedeutung mit den Querlinien niemals ernstlich zu wetteifern. Kaum, daß der moderne Verkehr ihre Bedeutung zu vermehren imstande war, vollends die Verkehrstechnik vergangener Jahrhunderte mußte sich begnügen, die Paßübergänge zwischen Inn und Rhein, Etsch und Adria in der guten Jahreszeit für den Nahverkehr auszunützen. Viel wichtiger war der Verkehr, den jene Längstäler zwischen Tirol, Innerösterreich und Wien vermittelten. Das Pustertal ist geradezu als Verbindungs- und Festigungsklammer zwischen der Ost- und Westhälfte des habsburgischen Besitzes anzusehen. Namentlich zu einer Zeit, wo noch über Tirol hinaus gegen Westen habsburgische Länder lagen, ist der Verkehr zwischen diesen und dem Sitze des Herrscherhauses auf die Längswege durch die Alpen angewiesen gewesen, wenn er fremde Territorien (der Wittelsbacher, der Erzbischöfe von Salzburg usw.) vermeiden wollte. Ebendeshalb ist ja auch der Längsverkehr durch die Alpen hindurch erst aufgelebt, als das Haus der Habsburger Österreich gewann. Dieses historische Ereignis hat für alle Zukunft die nachhaltigsten und tiefsten Wirkungen auf die politische und Verkehrsgeographie der Alpen ausgeübt und die von der Natur vorgezeichneten verkehrsfähigen Kanäle in den Alpen haben ihrerseits wiederum die Politik der Habsburger bestimmt und so den Lauf der Geschichte beeinflusst.

Darüber wird man sich sofort klar, wenn man sich die Lage der habsburgischen Besitzungen vor Augen hält: die einen an der Nordseite der Westalpen und am Rhein, die anderen weit davon im Nordosten der Alpen (Österreich, Steiermark). Was war

natürlicher, als daß die Habsburger im Laufe der Zeiten eine Brücke zwischen diesen beiden Hauptgruppen ihres Besitzes zu schlagen versuchten? Die Erwerbungen kärntnerischer, tirolischer, vorarlbergischer Gebiete waren nur Schritte auf diesem Wege. Allerdings noch ehe er völlig zu Ende gegangen, ward ihnen gewissermaßen ihr Ziel aus den Händen gerissen. Schon war das Besitztum der Habsburger bis an den Rhein vorgedrungen, als die Besitzungen westlich vom Rhein in der Hauptsache endgültig verloren gingen. Um so wichtiger erschien der Besitz Tirols und seiner Paßstraßen, vor allem des Brenners mit allen seinen Zufahrtswegen. Diese Tatsache hat denn auch die Politik der Habsburger in den folgenden Jahrhunderten niemals aus den Augen verloren, nachdem bereits Maximilian das Pustertal erworben und an Tirol angeschlossen und den Bereich von Tirol weiter gegen Süden vorgeschoben hatte. Nicht wer über den Brenner als solches gebot, war Herr des Landes Tirol, und damit über den Verkehr von Norden nach Süden, Nordwesten nach Südosten, Osten nach Westen, sondern wer auch sämtliche Zugänge in den Händen hatte bis zu den Eintrittsstellen des Verkehrs aus den umgebenden Flachländern in das Gebirge, wer die Straßen durch das Lech-, Isar- und Inntal im Norden, die Klausen an der Etsch, an der Brenta und in der Nachbarschaft des Toblacherfeldes jederzeit sperren konnte. Aus diesen Bedingungen heraus erklärten sich die Umriss des österreichischen Tirol. Um sein Wachstum zu verstehen, darf man sich also keineswegs darauf beschränken, bloß geographische Gesichtspunkte oder gar nur physiogeographische zu betrachten, man muß vielmehr auch die in der Vergangenheit wirksamen politischen und wirtschaftlichen Motive beachten; und wiederum wird man nicht einseitig auf die Kräfte Rücksicht nehmen dürfen, die zwischen Nord und Süd wirkten, sondern mehr als es bisher üblich war, auf die Beziehung zwischen Ost und West. Abermals wird unser Einblick um vieles verschärft, wenn wir uns vorstellen, nicht die Habsburger mit ihren vielen Gütern hätten in den Nordostalpen bis zur Donau hin Fuß gefaßt, sondern ein Fürstenhaus, das weiter im Westen in den Alpen nicht begütert war. Natürlich wäre es denkbar, daß trotzdem auch sein Land Schritt für Schritt gegen Westen weiter gewachsen wäre. Allein so zielbewußt hätte es dabei niemals vorgehen können. Ein so unmittelbares, großes und wirksames Interesse, von Wien und Steiermark aus über Kärnten eine Verbindung zunächst nach Tirol und einen Weg noch weiter nach Westen zu erlangen, wäre nicht vorhanden gewesen. Viel stärker wäre das Begehren der zunächst beteiligten und anstoßenden Nachbarn Tirols zur Geltung gekommen, den

Querweg über die Alpen für sich zu gewinnen, viel schwächer das Gegenspiel der Nachbarn im Osten gewesen.

Bekanntlich haben ja auch in der Tat die Anrainer im Norden und Süden versucht, Hand auf das Land zu legen oder wenigstens große Randstücke zu erbeuten. Vorübergehend haben die Wittelsbacher sogar noch vor den Habsburgern tatsächlich über Tirol geboten und auch später ihre Versuche, es unter ihre Botmäßigkeit zu bringen, erneuert, obwohl vergebens. Von Süden aus sind nach dem Niedergang des römisch-deutschen Kaisertums von einzelnen Fürstengeschlechtern Oberitaliens und dann ganz besonders von der Republik Venedig Vorstöße gegen das Land gemacht worden. Allein es gelang den Habsburgern durch Waffengewalt und kluge Politik, das Land zu behaupten und damit vor verhängnisvoller Zerteilung zu bewahren, ja die Grenzen noch weiter hinauszuschieben, sozusagen etwas wegzudrücken von Brenner und Pustertal.

#### § 4. Einige Bemerkungen über „Paßländer“

Wenn ein wasserscheidendes Gebirge, das wirtschaftlich, verkehrsgeographisch und strategisch wichtig ist, nicht breit, sondern schmal ist, so sind für die politische Entwicklung zwei Möglichkeiten gegeben: entweder die beiden Nachbarn hüben und drüben sind ungefähr gleich stark, dann werden sie ihre Staatsgrenzen am liebsten im allgemeinen auf die Wasserscheide verlegen und sich in den Besitz des Gebirges teilen, oder der eine von beiden Staaten ist stärker, dann wird er versuchen, das Gebirge ganz, d. h. also auch die von seinem Staatsgebiet abgewendete Abdachung desselben in seine Hand zu bekommen. Wenn sich also aus irgendeinem Grunde das ursprüngliche Gleichgewicht der Kräfte verschiebt, so wird auch die Grenzlinie ins Wanken geraten, um so stärker, je mehr sich der Überdruck von der einen Seite entwickelt. Ohne kriegerische Auseinandersetzung wird es dabei selten abgehen. Es ist auch gar nicht notwendig, daß die ganze Abdachung sofort zur Beute des Stärkeren wird. Der Gang der Dinge kann sich auch in der Weise abspielen, daß der Stärkere zuerst bloß einen oder den anderen unmittelbaren Paßabstieg als Siegespreis davonträgt und erst nach wiederholten Kämpfen bis an den jenseitigen Gebirgsfuß vordringt und so den ganzen Gebirgswall in seine Hand bekommt. Veränderungen in der politischen Konstellation können auch zu Rückschlägen führen. Bestimmte Regeln lassen sich da niemals aufstellen. Wenn dagegen das Gebirge breit ist, so sind noch weitere Möglichkeiten vorhanden, abgesehen davon, daß auch dann als Ergebnis der großen geschichtlichen Vorgänge (ob sie nun stärker oder schwächer irgendwie geographisch beeinflußt sind) die Wasserscheiden als Grenzen erscheinen können. Ob nun der Stärkere an

einzelnen Stellen oder entlang des ganzen Hauptkammes das Gebirge überschritten hat, ob er noch im Inneren des Gebirges stehen geblieben ist oder bis in das Vorland auf der Gegenseite hinabsteigen konnte: es können sich im Innern des Gebirges selbständige politische Gebilde entwickeln, entweder kleinere in größerer Zahl, Zwergstaaten, oder aber unter günstigen Bedingungen auch ein einheitlicher, größerer Gebirgsstaat, ein Hochlandstaat. Was für eine Möglichkeit zur Wirklichkeit wird, darüber entscheiden wiederum nicht ausschließlich bloß die physiogeographischen Bedingungen, sondern auch reichlich anthropogeographische, wirtschaftliche, allgemein kulturelle, politische. Je strenger in einem noch so breiten Gebirge die einzelnen Talstufen voneinander abgesondert sind, je weniger die einzelnen Kammern miteinander verbunden sind, je kleiner also die Durchgängigkeit des Gebirges ist, desto schwerer wird sich ein einheitlicher Staat bilden, vielmehr werden sich die einzelnen Talschaften lange Zeit auch einer gewissen politischen Selbständigkeit erfreuen, so wie sie oft in Wirtschafts- und Siedlungsformen, in Recht und Sitte, in der Sprache, bzw. in der Mundart viele besondere Züge aufweisen. Erst der moderne Verkehr, dessen letzte Wellen mitunter in die entlegensten Gebirgswinkel auslaufen, hat hierin stärkeren und keineswegs überall erfreulichen Wandel geschaffen. Anders, wo die Talschaften zu großen Durchgangslinien miteinander verwachsen und vollends solche Durchgänge als Übergänge funktionieren und sich miteinander zu einem Binnenwegnetz im Gebirge verbinden. Die Gleichartigkeit der Lebensbedingungen führt dann nicht bloß zu einer weitgehenden Einheitlichkeit der Bevölkerung, ihrer Sprache und Kultur, sondern auch zur politischen Einheit, es entsteht ein Gebirgsstaat, wenn man will, ein „Paßstaat“, wie man ihn nach seiner wichtigsten Funktion, seiner Verkehrsbedeutung, nennen kann.<sup>1)</sup> Ein solcher entsteht besonders dort, wo sich mit großer innerer Durchgängigkeit geringe Zugänglichkeit von außen — schwierig durch Randklausen — verbindet.

Freilich, gerade der moderne Verkehr mit seinen naturbezwingenden Hilfsmitteln findet auch in den schluchtartigen Gebirgseingängen, den Randklausen der Alpen, nicht mehr solche schwierige Hindernisse wie der Verkehr früherer Jahrhunderte. Das gilt sowohl vom friedlichen Verkehr der Reisenden und der Handelsgüter, wie auch vom kriegerischen der Heere und ihres Bedarfes. Die natürliche trennende Kraft der Randklausen ist

---

<sup>1)</sup> Wie Sapper, a. a. O., S. 126, mit Recht bemerkt hat, ist mit dem Wort Paßstaaten „nur ein Teil ihrer Funktionen wirklich charakterisiert — die Verkehrsbedeutung, während die aus dem besonderen Klima und Boden entspringende besondere Eigenart der Wirtschaft und des Volkstums bei ihnen häufig nicht minder bedeutsam ist“



nicht mehr so groß wie früher. Demgemäß haben diese auch von ihrer Eignung, politische Grenzlinien an sich zu ziehen, etwas verloren, sie freilich keineswegs vollständig eingebüßt. Denn Engpässe zwingen, wie schon der Name andeutet, den Verkehr immer in besonders enge Kanäle. Waren und Reisende können solche in raschem Nacheinander durchfluten. Der kriegerische Verkehr aber will und muß heutzutage große Menschenmengen gleichzeitig und nebeneinander vorwärts bringen. Denn *ceteris paribus* entscheiden die größeren Truppenmassen, die im Kampfe eingesetzt werden können, über den Ausgang des Ringens. Derartiger Entfaltung großer Heere sind die Mauern der Gebirge ungünstig, und wenn die wenigen Eingänge überdies noch eng und leicht versperrbar sind, so wird sie geradezu unmöglich. Deshalb haben auch heute noch Gebirgsrandgrenzen, die sich an steile Außenabfälle und dazwischen an den Mündungstoren der Gebirgstäler gegen das Vorland an Engpässe lehnen können, ohne Zweifel ihren großen strategischen Wert. Er hat sich um so weniger vermindert, als ja dieselbe Technik, welche uns heute einen leichteren Eingang ins Gebirge ermöglicht, auch den Übergang erleichtert. Wenn also die natürliche Beschaffenheit der Eingänge und Übergänge, ihre Höhenlage, die Richtung der Durchgänge, die Lage der Verbindungswege usw. irgendwo in einem Gebirge die Ausbildung eines sogenannten „Paßlandes“ gefördert, ja mitverursacht hat, so darf man keineswegs bloß deshalb, weil heute die Mittel und mitunter die Ziele des Verkehrs andere geworden sind, die Daseinsberechtigung von Paßstaaten bezweifeln und sich etwa auf den Standpunkt stellen, daß deren Zeit vorüber ist. Darüber entscheidet vielmehr das Zusammenwirken einer ganzen Reihe von Faktoren, die nur zum Teil wenigstens mittelbar geographisch, zum guten Teil aber überhaupt nicht aus den Tatsachen der in Betracht kommenden Erdräume zu erklären sind.

Daß sich Tirol als ein Paßland entwickeln konnte, erklärt sich unmittelbar aus den Gegebenheiten seiner Lage, seines Reliefs und seiner Entwässerung. Wie ich selbst schon 1908 nachdrücklichst auf die grenztragende Rolle seiner Randklausen hingewiesen,<sup>1)</sup> so haben dies dann bald darauf — unabhängig von mir und im einzelnen viel breiter — besonders O. Stolz und O. Maull näher ausgeführt.<sup>2)</sup> Daß Tirol tatsächlich zum Paßland

<sup>1)</sup> „Einige anthropogeographische Erscheinungen in den Alpen als Wirkungen des Eiszeitalters.“ Festschr. d. Carl Ludwig-Gymnasiums in Wien XII. 1908.

<sup>2)</sup> Maull O., Die bayrische Alpengrenze. Diss. Marburg 1910. — Stolz O., Die geschichtliche Entwicklung der bayrisch-tirolischen Landesgrenze. Vk. d. 18. deutschen G.-Tages zu Innsbruck 1912. Berl. 1912, S. 114 ff., und Geschichte der Gerichte Deutschtirols (Arch. f. öst. Gesch. 102. Bd., I. Hälfte), Wien 1912, bes. Abschnitt VII. Kulturgeographie der Grenzbildung in Tirol. S. 216—247.

des Brenners wurde, wirklich nahezu vom Fuß zum Fuß des Gebirges gespannt, ist dagegen in erster Linie auf geschichtliche Ereignisse, auf Dinge zurückzuführen, die mit der Geographie des Landes zunächst gar nichts zu tun haben. Der Ausgang des Weltkrieges aber hat nun das alte Paßland nach rund halbttausendjährigem (und in gewissem Sinne noch weit längerem) Bestand zerschlagen und hat mitten in die Paßfurchen von Brenner und Reschenscheideck neue Staatsgrenzlinien gezogen. Damit scheint — wenigstens in einem einzelnen Fall und wenigstens für den Augenblick — diejenige Meinung Recht zu behalten, welche im Untergang der Paßstaaten überhaupt nur die zu erwartende Entwicklung sieht (und daher auch mit dem Verschwinden der Schweiz rechnet). Wie dem auch sein mag, jedenfalls ist die neue Grenzziehung im Widerspruch mit allen oder doch fast allen geographischen Faktoren erfolgt, nur zu verstehen aus machtpolitischen Tendenzen, die im Überschwange eines ungeahnten Sieges gewaltig anwuchsen und daher, wie ich hoffe, nur eine Episode bilden. Da ich an anderer Stelle die innere Einheit und Einheitlichkeit des Landes Tirol näher beleuchtet habe<sup>1)</sup>, möchte ich hier nur auf jenen Punkt ausführlicher zurückkommen, den ich dort, weil er im Lande selbst genügend bekannt ist, verhältnismäßig kurz abgetan habe: die sprachlichen Verhältnisse.

### § 5. *Der Verlauf der deutschen Sprachgrenze in Südtirol.*

Als wichtigster Rechtsgrund für die Angliederung eines Gebietes erscheint in einer Zeit, wo der nationale Gedanke im Leben der Völker zur üppigsten Blüte aufgeschossen ist, ja durch übermäßiges Wachstum bei einzelnen die Sicherheit und selbst das Dasein der anderen nicht unbedenklich gefährdet, der Verlauf der Völkergrenzen. Sehen wir dabei ganz ab von den verschiedenen Auffassungen des Begriffes Völk, sondern halten wir uns an diejenige, die in weiten Kreisen vorherrscht und ihr Sinnen und Trachten bestimmt: die Zugehörigkeit zu einem Volke ergibt sich aus der Muttersprache. Demgemäß erscheinen die Sprachgrenzen als Völkergrenzen.

Gleich allen anderen Arten von Grenzen können Völkergrenzen scharf oder verschwommen sein; sie können sich dem Idealbild einer Linie nähern oder können sich zu breiten Säumen erweitern, in denen die beiderseitigen Sprachgebiete vielfach ineinander übergreifen, sich förmlich miteinander verzahnd. Es entstehen gemischtsprachige Übergangsgürtel. Dabei sind verschiedene Formen des Überganges möglich. Die Siedlungen können, je weiter man sich von der Grenze des einen geschlossenen

<sup>1)</sup> J. Sölch, Die Brennergrenze — eine natürliche Grenze? (Tir. Heimat. 1923. Im Druck.)

Sprachgebietes entfernt in der Richtung auf die Grenze des anderen geschlossenen Sprachgebietes, allmählich immer weniger Bestandteile des einen Volkes und immer mehr des anderen zählen. Es findet eine stetige Abnahme, bzw. Zunahme statt. Es können aber auch vor der Grenze des geschlossenen Sprachgebietes des einen Volkes größere oder kleinere Außenposten liegen, in größerer oder kleinerer Entfernung von ihr und getrennt von ihr durch Siedlungen mit ausschließlich oder überwiegend anderem Volkstum. Vermittelnde Zwischentypen sind denkbar und auch tatsächlich anzutreffen etwa derart, daß sich das eine Volkstum allmählich auszünnt, während sich das andere gleichzeitig verstärkt, daß aber dann doch schon in den Bereich des überwiegend fremden Volkes kräftige Auslieger des anderen eingesprenzt sind.

Bei allen solchen Übergangszonen wird es dann schwer, jene mittlere Linie zu finden, entlang deren man nach ethnographischen Grundsätzen, „völkertreu“, eine politische Grenze ziehen könnte. Bei kontinuierlicher Abnahme des Volkstums könnte man ja rein theoretisch die Grenze dort ziehen, wo je die Hälfte der Einwohner die verschiedenen Sprachen spricht; und gesetzt den Fall völliger Gleichheit, müßte eine Volksabstimmung entscheiden. Dann würden sich allerdings neben rein nationalen Gesichtspunkten auch wirtschaftliche geltend machen, auch ideelle Motive würden sicher einzelne Stimmen beeinflussen und schließlich würde auch der Zufall eine Rolle spielen, indem gewiß nicht alle Stimmberechtigten in der Lage wären, ihre Stimme abzugeben. Persönliche Momente ließen sich keinesfalls ganz ausschalten. In Wirklichkeit sind nun ja wirtschaftliche und nationale Momente von vorneherein nicht zu übersehen. Eine Stadt, inmitten von bäuerlichen Gebieten gelegen, eine Kulturträgerin, vielleicht Sitz lebhaften Handels und Verkehrs, dankt ihre Blüte manchmal den Angehörigen jenes Volkes, das in ihr der Zahl nach an und für sich in der Minderheit ist. Ist man da berechtigt — gewissermaßen vor dem Forum der Menschheit —, eine solche Siedlung bei der politischen Grenzfürung den Trägern der Mehrheit zuzuweisen und damit die blühende Stadt zum Siechtum zu verurteilen?

Nun sind ja, wie wir früher gesehen haben, in den Gebirgen die Siedlungen an bestimmte bewohnbare und wirtschaftsholde Streifen gebunden, in welchen Klima, Pflanzenwelt, Bewässerung, Bodenform usw. dem Menschen das Dasein gestatten. Dazwischen schalten sich allerhand Räume von verschiedener Ausdehnung ein, die zwar noch in den Wirtschaftsbereich des Menschen einbezogen sind, aber Dauersiedlungen gar nicht oder nur mit Umständen und Schwierigkeiten dulden; und endlich solche, welche menschenleere und unfruchtbare Ödländer sind. Die Physio-

geographie der verschiedenen Gebirge kann da zwischen großen Extremen schwanken. Aber selbst in einem Gebirge wie die Ostalpen, das doch auffallend aufgeschlossen ist, dem Quer- und Längsverkehr verhältnismäßig geringe Schwierigkeiten bietet, wo breite Talböden der Gegenwart und Talbodenreste aus vergangenen Abschnitten der Erdgeschichte verhältnismäßig viel bewohnbaren und wirtschaftsholden Grund zur Verfügung stellen, selbst hier sind die Siedlungen nur in einzelnen Streifen zu finden, die sich um so schärfer von den Ödländern zwischen ihnen abheben, je höher und schroffer diese ansteigen, je ungünstiger Boden, Klima und Bewässerung sind. In den Alpen des mittleren Tirol tritt uns das besonders deutlich entgegen. Wie durch sie nur zwei Verkehrsstraßen hindurchführen, so auch bloß zwei Siedlungsreihen: entlang der Brenner- und der Reschenscheideck-Straße. Dazwischen führen andere Täler, die in den Körper der Gebirgsmassive eingeschnitten sind, den Verkehr in Sackgassen (höchstens jahreszeitlicher Nahverkehr schlingt ein ganz schwaches Band über den Hauptkamm hinweg) und zwischen die Welt hüben und drüben schaltet sich eine Wüste ewigen Eises, Schnees und trotziger Felsgestalten. So spannt sich zwischen den beiden Hauptpässen des zentralen Tirol und weiter gegen Ost wie gegen West ausgedehntes menschenfeindliches, wirtschaftswidriges Gebiet. Allein solches beschränkt sich nicht auf die Zentralalpen: es kehrt wieder in den nördlichen Kalkalpen, in den südlichen Kalkalpen, wenn auch teilweise aus anderen Ursachen. Die siedlungsleeren Räume der nördlichen Kalkalpen sind verursacht durch die schroffen, wasserdurchlässigen Mauern und Kämme des Kalkgebirges; die siedlungsleeren Räume an der Westseite Südtirols sind nur zum Teil ähnlicher Herkunft, zum andern sind auch sie durch ihre in die Gletscherregion aufsteigende Höhe zu erklären. Am geringsten sind die siedlungs- und wirtschaftsfeindlichen Flächen in Südstirol.

Auf der Sprachenkarte eines Gebirges muß man nun, will man nicht ganz falsche Vorstellungen von der Volksverteilung erwecken, die siedlungsleeren Räume ausscheiden; selbst das scheint mir schon gefährlich, die von Menschen bewirtschafteten Flächen mit in die Darstellung der Völkerverteilung einzubeziehen. Am richtigsten wäre es jedenfalls, nur die Siedlungsstreifen als solche einzutragen und in ihnen nach Gemeinden oder Bezirken (je nachdem es der Maßstab der Karte gestattet) zusammengefaßt die Zusammensetzung der Bevölkerung nach der Sprache durch bestimmte Signaturen u. dgl. zu kennzeichnen. Die Wirtschaftsgebiete mit einzuschließen, ist man jedenfalls berechtigt insofern, als ja jedes Wirtschaftsgebiet den Menschen als Ausüßer der Wirtschaft wenigstens vorübergehend in sich

sieht. Dagegen geht es nicht an, von willkürlichen Voraussetzungen aus Sprachenkarten zu entwerfen etwa derart, wie es unter anderem von italienischer Seite geschehen ist: man nimmt eine mittlere Siedlungsgrenze an und zeichnet alles Darübergelegene entweder als Ödland ein oder gar mit der Farbe desjenigen Volksbestandteiles, der unter jener Siedlungsgrenze wohnt. Das Bild der Völkerverteilung wird dadurch z. B. für Tirol ganz entstellt, wenn man die Siedlungsgrenze in 1300 *m* Höhe zieht. Denn in der Tat steigt das Italienische fast niemals über diese Höhe empor; es können aber ganz gut an den Hängen darüber noch Deutsche wohnen, die dann ganz einfach verschwinden (wenn man alles darüber gelegene Land weiß läßt) oder geradezu als Italiener dargestellt werden, wenn man auch das darübergelegene Land als italienisch bezeichnet. In den deutschen Gebieten dagegen steigt die Besiedlung tatsächlich viel höher hinauf, auch in Südtirol. Es erscheinen dann bei Ausschneidung der Flächen über 1300 *m* Gebiete als leer, die in Wirklichkeit von Deutschen bewohnt sind. Bei richtigem Verfahren sind die Streifen der deutschen Bevölkerung merklich länger und breiter und ihre Zusammenhänge untereinander zahlreicher (erst recht, wenn man auch die bewirtschafteten Gebiete mit in die Darstellung einbezieht), als jene bewußte Fälschung erkennen läßt, wie sie z. B. de Agostini angefertigt hat. Eine zuverlässige Karte der Sprachenverbreitung wird natürlich auch die völkischen Minderheiten zur Darstellung bringen.<sup>1)</sup>

Verfolgen wir nun an der Hand der Volkszählungsergebnisse von 1910 (den letzten, die uns zur Verfügung stehen) den Verlauf der Sprachgrenze in Tirol! Dieser ist, wie wir gleich sehen werden, an und für sich ziemlich einfach. Eine breite Mischzone ist ja im Hochgebirge nicht denkbar.<sup>2)</sup>

Von der Dreisprachenspitze her zieht die Sprachgrenze über den Ortlerkamm zur Zufallspitze, dann entlang der Wasserscheide zwischen Etsch- und Nocetal im allgemeinen nach Osten in der Richtung auf den Gantkogel bei Bozen. Sie knüpft sich auf der ganzen Strecke an Hochkämme, die im Westen weit über die Schneegrenze aufsteigen und hier in den herrlichen Gebirgs gestalten der Königsspitze und ihrer Umgebung gipfeln, in der Mitte wenigstens noch in die Eisregion aufragen. So sind das

<sup>1)</sup> La Regione Veneta e le Alpi. Nostre dalle fonti dell' Adige al Quarnero. Carta Etnico-Linguistica alla scala di 1 500.000 (con note esplicative). Novara, Ist. geogr. de Agostini, 1915. Vgl. dazu die zutreffenden Bemerkungen von N. Krebs, Eine neue Sprachenkarte der Grenzgebiete Italiens von den Quellen der Etsch bis zum Quarnero. Mitt. G. Ges. Wien. 1915. S. 303 ff. •

<sup>2)</sup> Vgl. dazu besonders Pfaundler R., Die deutsch-romanische Sprachgrenze in Tirol und Vorarlberg. Deutsche Erde. VII. 1908. — Ders., Österreichisch-italienische Grenzfragen. Petm. M. 1915.

Martelltal, das Ultental vollständig deutsch. Östlich der Ilmen-  
spitze (2656 *m*) und vom Hochwart (2627 *m*) senkt sich der  
Kamm um 900 *m* herab in eine Weide- und Waldregion, schwillt  
in der Großen Laugspitze (2453 *m*) neuerdings um fast 700 *m*  
höher an und abermals senkt er sich zu dem nicht viel über  
2000 *m* aufsteigenden Gampenjoch herab. In dieser tieferen Ein-  
senkung beiderseits der Großen Laugspitze hat das Deutschtum  
nach Süden übergelappt in das Gebiet des Noceflusses, den Nons-  
berg. Die Gemeinden Proveis (St. Nikolaus), Laurin im Pescara-  
gebiet, Unsere Liebe Frau im Walde und St. Felix am Abstiege  
ins Novellatal waren Vorposten des Deutschtums im Süden der  
Wasserscheide, aber nicht etwa abgelöste Auslieger des deutschen  
Volkstums. Vom Gantkofel folgt die Sprachgrenze dem Kämme,  
welcher das Becken des Nonsberges vom Etschtal trennt, gegen  
Süden über Penegal und Mendel und Rhönberg (der über das  
rebenberühmte Tramin sich erhebt) bis zum Corno di Tres. Im  
Gebiet westlich davon, ehemals überwiegend ladinisch, hat all-  
mählich die lombardisch-venezianische Mundart so völlig Platz  
gegriffen, ebenso wie im Osten des Etschtales, im Zimbartal und  
im Fleimstale bis oberhalb Predazzo und endlich in der Gegend  
von Heiden (Cortina), daß man das Rätisch-Ladinische als fast  
erloschen bezeichnen muß.

An der Südflanke des Corno di Tres steigt dann die Grenze  
hinab in das Etschtal, so zwar, daß die Gemeinde Fennberg  
deutsch ist, Aichholz italienisch, und quert dann das Etschtal  
unterhalb Salurn. Hier knüpft sie sich an eine gewisse Verengung  
des Etschtales, zwischen dessen Steilwänden die Talsohle hier  
von Sumpfland eingenommen wird. An der Ostseite des Etsch-  
tales läuft nun die Grenze des Deutschtums auf der Wasserscheide  
zwischen Etsch und Nevisbach (Avisio) ungefähr nach Nord-  
osten bis in die Gegend unfern südlich von St. Lorenzen und  
Bruneck im Pustertal, etwa auf den Kronplatz zu, den bekannten  
Aussichtsberg südlich von Bruneck. Ihre mächtigsten Landmarken  
sind die Hornspitze östlich Neumarkt, Schwarzhorn, Reiterhorn,  
Latemar, dann vor allem der Kamm des Rosengartens, Kessel-  
kogel, Plattkofel, Kreuzkofel; aber auch auf dieser Strecke ist  
sie, ja noch weniger als westlich der Etsch, an die Wasserscheide  
gebunden. Denn östlich von Neumarkt springt sie gegen Süden  
vor an den Nevisbach, wo die Gemeinde Altrei deutsch ist. Vom  
Plattkofel dagegen biegt sie entlang dem Grödnertal ziemlich  
stark nach Westen zurück, um es zwischen St. Peter und St.  
Ulrich zu überschreiten. Das untere Grödnertal ist also deutsch,  
ebenso das ganze Tal von Villnöß; das obere Grödnertal hingegen  
ist ebenso wie das Faschatal, die Paßregion rings um die Sella,  
Teile des Buchenstein, das Abteital (Gadertal) bis unterhalb  
Wellschellen und des Enneberges ladinisch. Hier rückt also die  
deutsche Sprachgrenze am weitesten von der Wasserscheide

zwischen Eisack-Rienz einerseits, den Zuflüssen der Adria andererseits (Brenta, Piavegebiet) gegen Norden ab. Sie nähert sich dem Pustertal bis auf wenige Kilometer. Vom Kronplatz her biegt sie gegen Südosten zurück, über Seekofel, Rote Wand, Hohe Gaisl bis zum Monte Cristallo, so daß sie sich südlich Schluderbach vom Pustertal bei Toblach doch wiederum etwa 20 km entfernt hat. Dann folgt sie neuerdings der adriatischen Wasserscheide gegen die Piave über die Drei Zinnen hin, den Zwölfer- und Elferkofel, zum Sextener Kreuzberg, von wo sie den Kamm der Karnischen Alpen ersteigt. Ihm folgt sie gleich der früheren Staatsgrenze, an der Wasserscheide zwischen Gail und Piave, Gail und Tagliamento nach Osten. Doch noch vor Pontafel steigen beide hinab ins Tal der Pontebbana, die bereits der südlichen Abdachung angehört. Pontafel war deutsch und rein, ebenso wie Pontebba italienisch und schmutzig.

Vom Monte Cristallo an bis zum Hochweißstein hinüber, im ganzen Cadore samt seinen Seitentälern, dem Tal von Auronzo und im Comelico wohnen Italiener als unmittelbare Nachbarn der Deutschen südlich der Wasserscheide. Das früher offenbar zusammenhängende rätisch-furlanische Sprachgebiet ist hier längs der Piave, deren verkehrsgeographische Bedeutung schon angedeutet wurde, durch einen Streifen italienischer Besiedlung auseinandergerissen worden. Dagegen hat sich das Friaulische dann im Bereich des oberen Tagliamento und seiner Seitentäler (Degano, But, Fella) bis heute erhalten. Ja an der Grenze des italienischen und furlanischen Sprachgebietes haben sich südlich der Wasserscheide und auf venezianischem, bezw. italienischem Sprachgebiet, in abgeschiedenen Winkeln zwei deutsche Sprachinseln erhalten: an der obersten Piave die von Bladen und südlich davon jenseits zweier weiterer Gebirgskämme (von denen der eine noch heute im Westen im deutschnamigen Eulenkofel gipfelt) die beiden Gemeinden Zahre und Latteis im Einzugsgebiet des Mitterbaches, der an Petsch (Ampezzo) vorbei den Tagliamento erreicht.

Während sich also westlich der Etsch und wiederum vom Kristallspitz an gegen Osten heute fast rein italienisches Sprachgebiet mit dem deutschen berührt, schaltet sich dazwischen, von der Etsch bis zum Kristallspitz, zwischen beide ein in starker Italianisierung begriffenes Zwischengebiet ein. Die Ausbreitung der Italiener selbst hat ihre bestimmte Nordgrenze schon südlich vom Nevisbach entlang der Wasserscheide gegen die Adria zuflüsse Brenta und Piave (bezw. deren Nebenflüsse Masio, Cismone mit

<sup>1)</sup> Vgl. zum folgenden besonders M: Mayr, Welschtirol in seiner geschichtlichen Entwicklung. Z. D. u. Ö. A. V. 38. 1907. S. 63—92, und besonders Die Entwicklung der nationalen Verhältnisse in Welschtirol. Ebd. 48. 1917.

Vanoi, Cordevole, Mae, Boite). Die Gesinnung der Ladiner ist eher den Deutschen zugeneigt als den Italienern, wie ihre Beschlüsse und Verlautbarungen anlässlich der Frage, zu welchem Staat sie geschlagen werden wollten, deutlich bewiesen haben. In der Tat wäre ihr Volkstum weit weniger unter deutscher Herrschaft gefährdet gewesen als jetzt unter italienischer. Darüber waren sich wohl alle von vornherein klar; das mochte auch ihre EntschlieBungen bestimmt haben, ganz abgesehen von den verschiedenen wirtschaftlichen und historischen, dazu persönlichen Banden, die sie mit Österreich und dem deutschen Tirol verknüpften. Aber das Selbstbestimmungsrecht der Völker, in den feierlichsten Tönen der Welt von den Feinden der Mittelmächte alle Augenblicke als Richtschnur ihres Handelns dargestellt und bekräftigt, erwies sich als verderblicher Köder; noch weit verhängnisvoller als die Nichtbeachtung der Verträge, in deren ZerreiBung nicht — wie man die Welt so erfolgreich glauben zu machen gewußt hat — Deutschland und Österreich, von Feinden umringt, sondern deren „Treubruder“ Italien sich das stärkste Stück geleistet hat, das den Bundesgenossen in den Rücken fiel, aus freien Stücken die Pflicht seinem *sacro egoismo* opfernd.

Innerhalb des deutschen Sprachgebiets dehnt sich nur eine größere italienische Sprachinsel aus: im Etschtal unterhalb Bozen die Gemeinden Branzoll und Pfatten. Kleine italienische Minderheiten saßen auch noch in den meisten Ortschaften zwischen Neumarkt und der Sprachgrenze, in Leifers unterhalb Bozen, in Terlan und Lana zwischen Bozen und Meran. Aber sie waren gerade während des ersten Jahrzehnts des 20. Jahrhunderts zurückgegangen. Umgekehrt hatten sich im italienischen Sprachgebiet deutsche Sprachinseln östlich von Trient im Gebiet des Fersnbaches erhalten (Palai, Florutz, Gereuth), im Norden der Brenta; ja selbst südlich der Brenta auf dem Plateau von Lafraun die Gemeinde Lusern auf österreichischem Boden und im Assatale (Rain-Roana sogar auf italienischem). Ja noch weiter im Süden, in den Lessinischen Alpen, jenseits des Pto. Vertica, hatte ein letzter Rest der Dreizehn Gemeinden den Wandel der Zeiten überdauert.

#### § 6. *Die Entwicklung der Sprachgrenze in Südtirol.*

Diese deutschen Sprachinseln Welschtirols und im angrenzenden Venezien sind nicht als Vorposten eines gegenwärtig siegreich vordringenden Deutschtums aufzufassen, sondern als die letzten Überreste einer einst viel stärkeren Ausbreitung der Deutschen auch in der Südtiroler Gebirgsbastion: Die Sprachgrenze hat sich hier im Laufe eines langen Jahrtausends wesentlich verändert. Geographische, wirtschaftliche, politische Motive wirkten dabei zusammen. Wir wollen diese an und für sich:



historische Frage kurz streifen, weil auch sie uns für die richtige Auffassung der heutigen politisch-geographischen Situation von Südtirol nicht unwichtig erscheint. Noch im Mittelalter herrschte in ganz Südtirol das Rätoromanische von Graubünden hinüber bis in die Mark Friaul, aus dem Churer Bistum bis ins Patriarchat von Aglai (Aquileia). Es gab hier noch keine Italiener. Die germanischen Stämme, die sich entlang der Hauptwege niederließen, waren nicht alle gleich stark und nicht überall gleich widerstandsfähig gegen die romanische Sprache und Kultur. So gaben die Langobarden wohl reichlichen Einschlag germanischen Blutes und germanischer Kraft an das keltisch-rätisch-italische Mischvolk der Poebene und Südtirols ab, auch dessen Kultur beeinflussten sie in vieler Hinsicht, namentlich im Recht; aber sie wurden doch romanisiert.

Erfolgreich behaupteten sich dagegen die Bayern, die von Norden her ins Land gedrungen waren. Es war dabei dem Deutschtum ganz besonders nützlich, daß der Brenner zur Königsstraße wurde, deren Obhut, wie bereits erwähnt, nur verlässlichen Deutschen anvertraut werden sollte. Sie haben ihre Aufgabe mit ungleicher Tatkraft, ungleichem Geschick, aber auch ungleicher Zuverlässigkeit erfüllt. Der beste Hort waren und blieben die Bischöfe von Brixen: ihr Territorium ist durchaus deutsch geworden mit Ausnahme eines südöstlichen Streifens im Südtiroler Hochland, wo sich das Rätoromanische erhielt. Das Italienische fand auch in späterer Zeit höchstens vorübergehend und stets nur in Minderheiten Eingang. Anders die Bischöfe von Trient. Ihr Sprengel lag doch schon viel weiter im Süden, war den Berührungen mit dem welschen Volke, der italienischen Sprache und Kultur, auch den verschiedenen Einflüssen von Oberitalien her viel häufiger, stärker, unmittlebarer ausgesetzt und schon frühzeitig sind manche von ihnen geradezu italienerfreundlich und deutschfeindlich aufgetreten. Einzelne, und zwar besonders in früherer Zeit, haben dagegen auch in ihrer Diözese das Deutschtum dadurch gefördert, daß sie Ansiedler aus dem Reiche herbeiriefen. Derart entstanden die deutschen Niederlassungen im Nons- und Sulzberg, im Zimber-, Fleimser- und Sugantal, auf den Hochflächen der Vicentinischen und Lessinischen Alpen. Die deutschen Bauern, die sich daselbst niederließen, haben sich in der Folgezeit durch Jahrhunderte hindurch als zuverlässig erwiesen; ihnen allein war es auch zu danken, wenn sich wenigstens die armseligen Reste des zurückweichenden Deutschtums bis in die jüngsten Tage erhalten haben. Daß aber das Deutschtum ehemals noch viel weiter verbreitet war, lehren die Urkunden und Karten älterer Zeit, beweisen viele Ortsnamen und noch mehr Flurnamen, mögen sie auch bei der späteren Verwelschung bis zur Unkenntlichkeit entstellt worden sein. Für alle größeren Siedlungen, Flüsse, Gipfel gab es deutsche Bezeich-

nungen. Sie vor der Vergessenheit zu bewahren, durch wiederholten Gebrauch vor allem, sollte einem jeden von uns Pflicht sein, heute mehr denn je, weil sie besagen, daß auch die historische Begründung der Ansprüche Italiens auf Südtirol unrichtig und damit unrecht ist, wenn gesagt wird, Südtirol sei seit „jeher“ italienisches Land gewesen, die Deutschen von heute die Nachkommen greulicher Barbaren, welche die armen „italienischen“ Vorbewohner verdrängt, beraubt, vernichtet hätten!

Am Ausgang des Mittelalters und noch zu Beginn der Neuzeit zählte selbst Trient eine starke deutsche Minderheit.<sup>1)</sup> 1492 begleitete der Venezianer Andrea de' Franceschi zwei Diplomaten aus Venedig nach Deutschland. Die Reisenden kehrten, wie er in seiner Reisebeschreibung berichtet, im Gasthaus „Zur Rose“ in Trient ein, eine Frau sang ihnen während der Mahlzeit viele deutsche Lieder zur Laute vor. Sogar in der bischöflichen Residenz beobachteten sie mancherlei deutsche Bräuche. Nach Angelo Massarelli (in seinen Diarien zum Konzil von Trient) und dessen Zeitgenossen J. P. Pincius aus Mantua (*De gestis ducum Tridentinorum*) bewohnten die Deutschen das Stadtviertel St. Peter, die Italiener die übrige Stadt. In der Pfarrkirche St. Peter, die „Kirche der Deutschen“ genannt, sangen zu Ostern 1545 Männer und Frauen mit lauter Stimme in der deutschen Sprache das „Christus ist erstanden“, hier wurde deutsch gepredigt, hier gab es noch 1610 einen deutschen Pfarrer neben dem italienischen. Ja noch der Kosmograph Vincenzo Coronelli aus Venedig berichtet in seinen *Viaggi* (1697 erschienen), daß in der Stadt — die in der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts 7000 bis 9000 Einwohner zählte — der gemischte Gebrauch der italienischen und deutschen Sprache herrschte. Noch im 18. Jahrhundert gab es deutsche Zünfte der Tischler, Sattler, Schneider und Bäcker.<sup>2)</sup>

In jenen Zeiten reichte übrigens das geschlossene deutsche Sprachgebiet noch über Salurn hinaus. Der Nevisbach galt als Grenze zwischen Deutschland und Italien, d. h. dem deutscherr und welschen Tirol; die Brücke über ihn unterhalb des Marktfleckens Lavis wurde als Übergang von Deutschland nach Italien angesehen. Noch zur Zeit des Konzils von Trient verlor sich hier die italienische Sprache gänzlich, weiter nördlich wurde nur deutsch gesprochen, auch in der folgenden Zeit. Selbst noch im 19. Jahrhundert fing das Italienische erst unterhalb von Lavis an. Am rechten Etschufer dagegen hatte sich das Deutschtum abwärts bis an den Ulzbach (Noce) ausgedehnt. Hier war das Gericht Metz, das in älterer Zeit noch zum Nonsberg gerechnet

<sup>1)</sup> Vgl. zum folgenden die lehrreichen Bemerkungen von Ph. Dengel, *Die Südgrenze Deutschtirols nach Berichten von Italienern*. S.-Abdr.

<sup>2)</sup> Vgl. auch Mayr, a. a. O., S. 17, S. 77.

wurde, der vorgeschobenste Posten des geschlossenen Deutschtums südlich von Bozen. 1339 war freilich der südlich vom Ulzbach gelegene Teil, Altmetz oder Welschmetz, zum Stadtgebiet von Trient geschlagen worden. Jedenfalls konnte Michelangelo Marcani noch in seiner 1673 erschienenen Beschreibung von Trient bemerken: Da die Stadt an der Grenze zweier Nationen gelegen sei, könne man sagen, daß sie von den Deutschen die Herzlichkeit, von den Italienern die Höflichkeit annehme.<sup>1)</sup> Nicht an die Sümpfe von Salurn knüpfte sich also damals die Sprachscheide, sondern sie lag knapp nördlich von Trient. Daß hier, wo zwei Hauptwege aus Italien zusammenkamen — die Straßen von Rom und von Venedig her — der italienische Einfluß übermächtig wurde, versteht sich fast von selbst, zumal wenn man sich die im späteren Mittelalter einsetzende Überlegenheit des italienischen Geistes- und Wirtschaftslebens über das Deutsche und die allen kräftigeren deutschen Einflüssen doch recht entrückte Lage von Trient vor Augen hält. Allein es ist ebenso bezeichnend, daß lange Zeit alle jene südlichen Einflüsse über Trient hinaus kaum vorzudringen vermochten.

Ein gewisses Gegengewicht gegen die fortschreitende Verwelschung brachte nämlich der Wille der Landesherren, die sehr wohl die Gefahr erkannten, welche ihren deutschen Besitztümern bei weiter ausgreifender Verwelschung drohte. Maximilian, der Schöpfer des Kranzes der „Welschen Konfinen“ im Nonsberg, Sulzberg, Lager- und Sugantal, und seine Nachfolger hüteten das Deutschtum in den unmittelbar tirolisch-landesfürstlichen Herrschaften inner- und außerhalb der unmittelbaren Gebiete des Fürstentums Trient und die Innsbrucker Regierungsbehörden unterstützten die Landesfürsten auf jede Weise. Diese behielten sich, was national ungemein wichtig war, die militärische Oberhoheit über das Fürstentum Trient und das Recht vor, alle Burgen und Schlösser des Bistums ständig durch landesfürstliche Hauptleute zu besetzen, die stets verlässliche Deutsche waren.<sup>2)</sup> Der tirolische Landeshauptmann an der Etsch und Burggraf von Tirol war zugleich auch Hauptmann des wichtigsten bischöflichen Schlosses Buon Consiglio in Trient. Die Fürsten suchten den deutschen Charakter des Bistums Trient wenigstens dadurch zu wahren, daß sie das Domkapitel durch verschiedene Übereinkommen mit den Päpsten deutsch zu erhalten bemüht waren und für den Bischofsitz nur Männer aus deutschen Familien zulassen wollten. Militärische Sicherungen wurden gleichzeitig vorgesehen, etwa derart, daß die Schlösser des Stiftes nur von Etschländern und von anderen Österreichern verwaltet werden durften, der

<sup>1)</sup> Dengel, a. a. O.

<sup>2)</sup> Vgl. dazu und zum folgenden Mayr, a. O., 1907, S. 78 ff.: 1917, S. 75 ff.

Bischof an seinem Hofe nur ehrliche Deutsche, nicht Fremde anstellen sollte usw. Daß sich die Fürsten selbst in ihren eigenen Territorien streng an solche Grundsätze hielten, ist klar. Bezeichnend von der Auffassung, welche sie z. B. von der Wichtigkeit und der Aufgabe der Randgebiete im Süden hatten, ist jene Stelle im Vertrage König Ferdinands I. mit dem Stifte Trient von 1532, wo es von den vier Vikariaten (darunter verstand man die südlichen Teile des Lagertales am Eingang zur Berner Klause, also die Gegend von Ala, Avio, Mori und Brentonico) heißt: daß diese Gebiete Schlüssel der Grafschaft Tirol seien, deshalb nicht an Italiener, sondern nur an österreichische oder tiroler Untertanen oder an andere Angehörige der deutschen Nation verliehen werden dürften.<sup>1)</sup> Ähnlich war es hinsichtlich der Stadt Reif (Riva) festgesetzt worden, als sie Karl V 1521 dem Bischof Bernhard von Cles überließ.

Nichtsdestoweniger finden wir gerade an den beiden Hauptstraßen, wo das Deutschtum am schönsten aufgeblüht war, in der Folge auch starke Verschiebungen. Ihre Ursachen sind mannigfaltig:

1. Zuwanderung italienischer Kolonien. Sie wurde veranlaßt besonders durch Grundherren, z. B. im Gerichte Metz seit der Mitte des 18. Jahrhunderts, fand aber auch sonst statt.<sup>2)</sup>

2. Veränderungen im Wirtschaftsleben: In verschiedenen Gebieten hatte der Bergbau ausgiebige deutsche Zuwanderung bewirkt, mit der Abnahme des Bergbaues hörte sie dagegen auf, die italienische erhielt das Übergewicht. So war es im Primör, wo der reiche Bergbau, der sich seit der Zeit der Habsburger rasch entwickelte, soviel deutsche Zuwanderer brachte, daß das ganze Gericht für lange Zeit einen vollkommen deutschen Charakter anahm und wo noch im 19. Jahrhundert ein deutsches Waldamt und ein deutsches Berggericht bestanden.<sup>3)</sup> Ähnlich im Fersengebiet, dessen Bergbaue zu Persen, im Fersental und im Pineiter Tale die deutsche Zuwanderung genährt hatten und das als wichtiges Bindeglied zwischen Etsch- und Sugantal lange unmittelbar zu Tirol gehörte. Als der Bergbau zurückging, der deutsche Zuzug aufhörte, zogen italienische Familien ein.<sup>4)</sup> Auf einen anderen Zweig der wirtschaftlichen Tätigkeit weist das vorhin genannte Waldamt von Primör hin, wie es ein solches auch in Grimm (Grigno) gab usw.<sup>5)</sup> Nachdem die Deutschen ihre Rode-tätigkeit und die Urbarmachung besorgt hatten, konnten sich dann die Italiener um so leichter vorschieben. So geschah es im

<sup>1)</sup> Mayr, a. a. O., 1907, S. 84; 1917, S. 76.

<sup>2)</sup> Mayr, a. a. O., 1917, S. 67.

<sup>3)</sup> Mayr, a. a. O., 1917, S. 72.

<sup>4)</sup> Ebd., S. 71.

<sup>5)</sup> Ebd., S. 72.

Sugantal, das in seinem unteren Teile im früheren Mittelalter ganz deutsch geworden war. „Der Hauptort Burgen (Borgo) war ein Mittelpunkt deutscher Kultur und deutschen Lebens“: so auch im Lagertal usw.

3. Die religiösen Verhältnisse. Auch sie beeinflussten die Zuwanderung. Seit der Reformation wurden nicht mehr, wie bisher üblich, deutsche Priester aus den Diözesen nördlich der Alpen in Südtirol angestellt, die so wichtige Auffrischung und Erhaltung der Verbindung mit Deutschland hörte auf. Dadurch wurde der Hauptlebensnerv des alten Deutschtums im Süden Tirols und des Reiches tödlich getroffen. Gar manches Regierungsgutachten dieser Zeit klagt bitter darüber, daß an die Stelle geschickter gelehrter deutscher Priester, die mit guter Lehre und trefflichem Beispiel vorangingen, selbst in reindeutschen Gemeinden welsche Geistliche träten, die bloß das Evangelium lesen, aber nicht deutsch predigen könnten.<sup>1)</sup> Wenn das selbst in solchen Gegenden der Fall war, wo Fürst und Regierung das Deutschtum zu halten versuchten, so erst recht in jenen, wo man von vornherein italienischer Sprache, Bildung und Kultur freundlicher gesinnt war als der deutschen.

4. Die politischen Verhältnisse. Hier trat die erste ungünstige Wendung ungefähr zur Zeit des Konstanzer Konzils ein. Die Herren von Kastelbark, die über das ganze Lagertal geboten, hatten seinerzeit Rudolf den Stifter als ihren Lehensherrn anerkennen müssen. Demgemäß waren sie — wie auch die von Arch (Arco) und Lodron — schon zu Beginn des 15. Jahrhunderts wichtige unmittelbare Mitglieder der Tiroler Landschaft, zur Steuerleistung wie zur Verteidigung verpflichtet. Aber 1411 vermachte Azzo von Kastelbark seinen Besitz testamentarisch den Venezianern. Diese brachten tatsächlich 1416 Rofreit, 1440 Reif in ihre Gewalt. Erst ungefähr 100 Jahre später, durch den neunjährigen Krieg mit Venedig, gewann Maximilian die Südtiroler Grenzbezirke wieder für die Habsburger und das Reich zurück, aber das alte deutsche Reichsgebiet zwischen Aglai, Adria und Gartsee blieb verloren.<sup>2)</sup> Während der Herrschaft der Venezianer war die Verbindung jener Grenzstriche mit dem Deutschtum fast ganz unterbrochen, starke venezianische Einwanderung setzte ein, venezianische Verwaltungseinrichtungen wurden getroffen, die deutschen Priester wurden verdrängt. Die späteren Maßnahmen der Grafschaft Tirol konnten die Schäden am deutschen Volkstum nie wieder gutmachen, wie besonders die schwankende Politik von Rofreit zeigte. Dieses ist sogar durch die Gründung der gelehrten Gesellschaft „Accademia degli Agiati“ der Haupt-

<sup>1)</sup> Mayr, a. a. O., 1917, S. 78, vgl. auch S. 72, 74<sup>1/2</sup>.

<sup>2)</sup> Ebd., S. 73.

sitz einer neuen italienisch-nationalen Bewegung geworden, an welche der Irredentismus des 19. Jahrhunderts anknüpfte.

Den zweiten schweren Schlag gegen das Deutschtum Südtirols führten die kurze Zeit der Franzosenherrschaft 1810 bis 1813, nicht zuletzt die Nachwirkungen, die sie hinterließ. Sie erst hat nämlich die nationalen Trennungsbestrebungen, die bis dahin kaum in den wissenschaftlichen und gebildeten Kreisen Wurzel gefaßt hatten, hoch aufschließen lassen. Die Willkür Napoleons hat auch jene Grenze zwischen das bayrische und das französisch-italienische Tirol gelegt, die neuerdings selbst von den gemäßigten Italienern als Nordgrenze ihres Staates verlangt wurde. Den Verlauf dieser Grenze hat uns Pfaundler (nach Voltolini) genau mitgeteilt. Sie sollte die alte Nordgrenze des römischen Italien wieder aufleben lassen. Historisch begründete Ansprüche sollten mit ihr verwirklicht sein. Allein derartige Argumente sind an und für sich innerlich niemals berechtigt. Wohin müßte es führen, wenn eines schönen Tages den Nachfahren der edlen Römer einfiel, die Oberherrschaft nicht nur über das ganze Mittelmeerbecken, sondern über alle jene Gebiete zu verlangen, über die einstmal jene geboten? Über Spanien, Frankreich, Britannien! Ein ethnographisch begründetes Recht haben die Italiener auf diese Grenzführung erst recht nicht. Denn niemals haben in diesen Gebieten, die heute noch deutsch sind, Italiener in größerer Zahl gewohnt. Bozen war immer eine deutsche Stadt, mochte es auch vorübergehend starke italienische Minderheiten haben; und als Bevölkerung des oberen Etschtales erscheint mit dem allmählichen Dahinschwinden der Rätoromanen nicht das Italienerum, das übrigens etwas ganz anderes ist, sondern das Deutschtum. Ausdrücklich bemerkte schon der Trienter Bischof Karl Emanuel von Madruz in seiner Diözesanbeschreibung vom Jahre 1658, daß das obere Etschtal, bestehend aus 28 Pfarreien, mit geringen Ausnahmen (*paucis exceptis*) eine deutsche Bevölkerung einschließe. Als wichtigste Pfarrei in diesem Teile des Bistums aber bezeichnete er Bozen mit einer Zahl von 25.000 Einwohnern.<sup>1)</sup>

Den schwersten Stoß hat dem Deutschtum in Südtirol endlich die unglaublich kurzsichtige Politik der Restaurationszeit versetzt und damit, wie die jüngste Vergangenheit lehrt, die Axt an eine der Wurzeln des Habsburgerreiches gelegt. Statt das genugsam durch andere Umstände gefährdete Deutschtum nach dem Beispiel früherer Jahrhunderte nach Tunlichkeit zu schützen, hoffte man damals „von einem möglichst italienisierten Südtirol viele verlässliche Beamte mit den notwendigen deutschen Charaktereigenschaften für die neuen Provinzen Venedig und

<sup>1)</sup> Dengel, a. a. O.

<sup>2)</sup> Mayr, a. a. O., 1917, S. 79.

Lombardei zu gewinnen“<sup>1)</sup> Die Regierung selbst förderte also die Italianisierung. Sie ist es gewesen, die im Jahre 1817 (in einer Verordnung über die Neuorganisation der Landgerichte) zum erstenmal nicht bloß die jahrhundertlang amtlich gebrauchten deutschen Ortsnamen Südtirols durch ausschließlich italienische Bezeichnungen ersetzte, sondern (im italienischen Texte) zum erstenmal auch die rein deutschen Namen Nord- und Mitteltirols, die Ortsnamen der rein deutschen Sprachgebiete, ins Italienische übertrug! Nicht genug an Termeno, Egna, Caldaro, Bolzano für Tramin, Neumarkt, Kaltern, Bozen, nein, auch Chiusa für Klausen, Bressanone für Brixen (wie wir heute, Gott sei's geklagt, die alten deutschen Orte amtlich, z. B. auf den Stationsschildern, benannt finden), sogar San Candido für Innichen und — last not least — Ala d' Innsbruck für Hall. Von den ganzen deutschen Ortsnamen Welschtirols erschienen nur noch 12 und auch die sind dann fast alle um die Mitte des 19. Jahrhunderts aus den amtlichen Schematismen verschwunden.<sup>1)</sup> Es ist klar, daß auch Kirche und Schule in den Dienst der vor-sätzlichen Entdeutschung gestellt wurden und so gar bald das Deutschtum in Südtirol dahinschmolz „wie der Schnee in der Sonne“ In einem Menschenalter, noch vor der Mitte des 19. Jahrhunderts, war nicht bloß „jede Erinnerung an das alte deutsche Reichsfürstentum Trient mit seiner wichtigen politischen Aufgabe an den Toren Italiens verblaßt, sondern mehr noch, das Bewußtsein einer großen und langen, tatenreichen Vergangenheit des Deutschtums im Süden so gut wie verschwunden.“<sup>2)</sup> Das nationale Italienerum und die immer schärfer einsetzende irredentistische Bewegung sorgten dafür, daß Welschtirol nach außenhin nur mehr als eine einheitliche italienische Provinz erschien, die neue österreichische Verwaltung förderte weiterhin die Ausbildung eines offiziell ganz italienischen Landesteiles.“ Daran vermochten die Bemühungen einzelner Vaterlandsfreunde nichts zu ändern, und als man nach den Erfahrungen von 1859 und 1866 daranging, wenigstens die spärlichen Reste des Deutschtums in Südtirol zu schützen, war es eine harte und undankbare Aufgabe, die nur ganz allmählich zu ganz geringen Fortschritten führte. Aber wenigstens die Erhaltung des Vorhandenen wurde erreicht und namentlich die deutschen Sprachinseln ganz im Süden wurden gerettet, ebenso wie die Vorlappungen des geschlossenen deutschen Sprachgebietes über die Wasserscheide im Nonsberg, die ja auch nur Überreste einer ehemals viel größeren Verbreitung der Deutschen darstellen, und die gegen den Nevisbach (Altrei). Neues Deutschtum im Fleimser- oder Zimbertal

<sup>1)</sup> Ebd., S. 80.

<sup>2)</sup> Ebd., S. 80, bezw. 81.

zu begründen, ist dagegen wohl kaum ernstlich versucht worden, zumal auch hier die kirchliche Leitung des Gebietes als Wortführerin der Verwelschung auftrat, seit auch das Faschatal, das bis 1818 unter Brixen gestanden, endgültig der Diözese Trient zugewiesen worden war.

Aus unseren Darlegungen erhellt zur Genüge, daß nach Abschluß des Zeitalters der großen Völkerwanderung das germanische Element in den Alpen die Oberhand gewonnen hat. Verschiedene Momente kommen in dieser Tatsache zum Ausdruck: die größere Kraft der jugendfrischen germanischen Völker im Vergleich zu den entarteten Sprossen des Römertums, die Landnot im Norden und der Drang nach dem Süden usw. Nicht ohne Bedeutung war dabei für den Ablauf der Völkerbewegungen, daß der Nordfuß der Alpen wesentlich höher liegt als der Südfuß, daß die geographischen Bedingungen im Innern des Gebirges mehr denen des nördlichen Vorlandes ähneln als denen der Posenke. Leichter zu nehmen war der Weg für die Nordvölker als für die Nachbarn im Süden des Gebirges und ebenso konnten sich die Nordvölker viel leichter in die Gebirgsnatur einleben und sich ihr in Siedlung und Wirtschaft anpassen als die Kinder des Südens. Die tiefen Paßwegfurchen wurden so zu Gebieten einer einheitlichen völkischen und kulturellen Entwicklung, die das Gebirge nahezu in seiner ganzen, größten Breite erfüllte; sie erscheinen daher als geographische Kräfte erster Ordnung in der Gestaltung von Land und Volk in Tirol, als die geographischen Grundlagen des politischen Gebildes Tirol, aus ihnen entsprang das Schicksal von Tirol.<sup>1)</sup> Der Vorgang der Vereinheitlichung hatte sich aber im Laufe der Geschichte nicht gleichmäßig vollzogen, sondern war durch verschiedene Zwischenfälle im Innern, Entwicklungen und Einwirkungen von außen manchmal gefördert, wiederholt gestört und gehemmt worden. Er war dabei noch nicht zum vollen Abschluß gelangt, als der Weltkrieg ausbrach, politisch nicht ganz, kulturell nicht völlig, am wenigsten aber ethnographisch oder vielleicht, besser gesagt, linguistisch. Das anthropische und politische Gebilde Tirol hatte noch gewisse Mängel, war gewissermaßen nicht ganz ausgereift, nicht ganz in seine bestangemessenen physiogeographischen Grenzen hineingewachsen. Die Entscheidungen des Weltkrieges haben nur die fast völlig erreichte Einheit vernichtet und den Körper des Landes zerschnitten. Unter dem Schlagwort der natürlichen Grenze, dessen Berechtigung ich an anderer Stelle in

<sup>1)</sup> Daneben traten andere Ursachen (z. B. wirtschaftlicher Art — man denke an die ehemaligen Mineralschätze des Landes!) stark in den Hintergrund.



eingehender Prüfung abgelehnt (vgl. S. 30, Anm. 1), hat Italiens Imperialismus, noch aufgestachelt durch das Verlangen nach den besten strategischen Sicherungen,<sup>1)</sup> die Grenzen auf die peria-dratische Wasserscheide Mitteltirols hinaufgeschoben und schon arbeitet er fieberhaft daran, die Gleichheit der anthropo- und kulturgeographischen Merkmale, welche dank der Paßbindung vor allem des Brenners (der Reschenpaß kommt erst in weitem Abstand in Betracht) Südtirol mit Nordtirol zu ihrer inneren Einheitlichkeit verknüpfte, zu beseitigen. Kein Mittel staatlicher Macht bleibt dabei unversucht; unbekümmert um Recht und Versprechungen, will man Südtirol so rasch und so gründlich als möglich dem Vorland angleichen. Verwaltung, Schule und Kirche, Gericht, Wirtschaft und Verkehr werden so in den Dienst der Verwelschung gestellt und eine der politischen Ideen der Gegenwart will triumphieren über die geographischen Kräfte und die geschichtliche Entwicklung der Vergangenheit.

Indes das Spiel als solches ist noch nicht geschlossen, bloß sein erster Akt. Im zweiten wird von neuem die Frage aufgeworfen werden, wer über das ganze Paßland gebietet. Die geographischen Eigenschaften des Brennerpasses, scheinbar zerstört, leben fort. Im vollen Maße nützen sie freilich nur dem, der über dessen beide Flanken herrscht. So wird das Ringen um die Gegenseite früher oder später unvermeidlich sein, und dann erst wird das Los sich wenden, ob Befreiung unseren Brüdern wird aus ihrer Not, ob auch für Nordtirol Versklavung die Entdeutschung bringt. — In den geographischen Eigenschaften des Passes wurzeln die Kräfte, die für Land und Volk von Tirol das Schicksal auch der Zukunft bedeuten!

---

<sup>1)</sup> Wie sagte Lord Rob. Cecil in seinem Vortrag „Geography and Peace“ nicht ohne Spott für Italien? „The southern Tyrol is taken from the new Austria and given to Italy, so that the 30 or 40 Million Italians may not in the future have to fear invasion by the six million Austrians.“ The Geogr. Teacher, vol. XII. 1922, S. 205.