

**Zeitschrift:** Regio Basiliensis : Basler Zeitschrift für Geographie  
**Herausgeber:** Geographisch-Ethnologische Gesellschaft Basel ; Geographisches Institut der Universität Basel  
**Band:** 22 (1981)  
**Heft:** 2-3

**Artikel:** Grenzen und Kulturlandschaft : der Fall Friaul - Julisch Venetien  
**Autor:** Valussi, Giorgio  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1088859>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 18.04.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# Grenzen und Kulturlandschaft: Der Fall Friaul – Julisch Venetien

GIORGIO VALUSSI

## 1 Vorwort

Die Region Friaul-Julisch Venetien liegt in Nordostitalien und ist ein typisches Grenzgebiet, das mit über 300 km an Österreich und Jugoslawien grenzt und im Laufe seiner Geschichte fast durchwegs von politischen Grenzen beeinflusst wurde, von der Römerzeit bis ins Mittelalter, von der Moderne bis in die Gegenwart. Der Einfluss der Grenze auf die Kulturlandschaft wurde durch häufige und tiefgreifende Grenzverschiebungen intensiviert. Die Grenze wurde in diesem italienischen Raum von einer Bergkette der Julischen Alpen zur anderen verlegt, von einem Adria-Zufluss zum anderen verschoben, ohne den natürlichen und den ethnischen Grenzen Rechnung zu tragen. Man denke nur an die drei Verschiebungen, die in weniger als einem Jahrhundert vorgenommen wurden: 1866, nach dem Dritten Unabhängigkeitskrieg; 1919–1924, nach dem Ersten Weltkrieg, und 1947–1954, nach dem Zweiten Weltkrieg.

Mit den Grenzverschiebungen gingen verschiedene andere Geschehnisse mit einher, die ihren Ursprung in der Entwicklung der politischen, wirtschaftlichen und kulturellen Beziehungen zwischen den Nachbarstaaten hatten. Das führte dazu, dass die politische Grenze bald eine Kontaktfunktion, bald eine trennende Funktion hatte. Einmal wurden Handelsbeziehungen gefördert, dann aber wurde die Grenze wieder zur militärischen Barriere. Sie war Anziehungselement, genauso wie sie benachbarte Bevölkerungen voneinander trennte. Vom physischen Standpunkt aus gesehen, handelt es sich hier um eine sehr abwechslungsreiche Grenze, die in den Bergen, über die Hügel, in der Ebene und durch den Karst verläuft. Vom historischen Standpunkt aus ist es eine sehr komplexe Grenze, die zu verschiedenen Zeitpunkten und auf verschiedene Weise zustande gekommen ist. Diese Region ist somit ein geeignetes Beispiel, anhand dessen der Einfluss der politischen Grenze auf die Differenzierung der Kulturlandschaft untersucht werden kann.

## 2 Die österreichisch-italienische Grenze

Eine Analyse des österreichisch-italienischen Sektors lässt Merkmale erkennen, die sich grundlegend von denen des jugoslawisch-italienischen unterscheiden. In

---

Prof. Giorgio Valussi, Istituto di Geografia, Università di Trieste, Piazzale Europa 1, I-34127 Trieste

erster Linie handelt es sich um eine Grenze, die vorwiegend in den Bergen verläuft, der Hauptwasserscheide zwischen der Adria (Tagliamento Becken) und dem Schwarzen Meer (Donau Becken) folgt, mit Ausnahme des Gebiets um Tarvis, das hinter dem Seifnitzsattel/Sella di Camporosso (813 m) liegt und dessen Flussläufe in den Gail, einen Drauzufluss, münden.

Diese Grenze verläuft auf sehr grosser Höhe (2780 m beim Monte Coglians), und besteht aus sehr massiven paläozoischen Ketten, die gegen Osten abfallen. Die Transfluenz des Gailer Gletschers hat in Richtung Adria einige ziemlich tiefgelegene Durchgänge geschaffen, die zwischen einigen Tälern dies- und jenseits der Grenze schwer passierbare Verbindungen ermöglichen. Der am westlichsten gelegene Pass ist der Passo Monte Croce Carnico/Plöckenpass (1360 m), zwischen dem Buttal in Karnien und dem Valentintal in Kärnten, über den schon in vorrömischer Zeit eine Handelsstrasse führte. Auf ihr errichteten die Römer den Übergang der *Via Julia Augusta*, der Römerstrasse, die von Aquileia aus ins Noricum führte; auf der karnischen Seite befand sich *Julium Carnicum* (Zuglio) und auf der kärntnerischen Seite *Loncium* (Mauthen). Ein kleinerer Pass, über den heute eine von Touristen befahrene Strasse führt, ist der Pramollo/Nassfeld Pass (1551 m). Im Gailitztal (Valle dello Slizza) wurde 1919 der internationale Eisenbahn- und Strassenverkehrsgrenzübergang Coccau/Thörl (unter 700 m) eröffnet, der die Achse der Karawanken durchschneidet und den für Friaul-Julisch Venetien und Kärnten wichtigsten Übergang bildet. Den Grenzsektor zwischen dem Monte Peralba und dem Monte Cavallo von Pontebba gab es schon zur Zeit Roms, als Grenze zwischen der zehnten italischen Region, *Venetia et Histria*, und dem Norikum. Seither ist diese Grenzlinie unverändert geblieben, da sie die Täler und die Bevölkerungen Karniens und Kärntens klar voneinander abtrennt. Die wenigen unwegsamen Pässe, und besonders der wegsamste, der Plöckenpass, begünstigten Kontakte zwischen den beiden Alpenseiten: Oft verliessen die karnischen Saisonabwanderer (Holzfäller, Weber, Strassenhändler) ihre Täler, um in den reicheren deutschsprachigen Gegenden einen kargen Gewinn zu erzielen. Spuren dieser schon im Mittelalter angelegten Wanderwege und Maultierpfade existieren noch, sowie mancher Ortsnamensrest, wie z.B. «Passo del Giramondo» («Weltenbummlerpass»), im oberen Deganotal. Viel bedeutender sind jedoch Reste militärischer Einrichtungen, die im Laufe der Jahrhunderte gebaut wurden und von denen die meisten aus dem Ersten Weltkrieg stammen, der hier an dieser Grenze sehr schlimm wütete und den kleineren Verkehrswegen Aufschwung verlieh, die heute für Bergsteiger besonders reizvoll und interessant sind (Marschrouten, Wanderwege).

Die Grenze zwischen dem Monte Cavallo von Pontebba und dem Monte Forno (Peč/Ofenberg) ist erst in jüngster Zeit entstanden. Sie geht auf den Vertrag von St. Germain im Jahre 1919 zurück, der aufgrund des Londoner Pakts von 1915 aus vorwiegend strategischen Gründen das Muldental von Tarvis Italien zuerkannte. Von diesem Gebiet gehen die Verbindungswege aus, die das Drau- und das Sautal mit den Tälern des Tagliamento und des Isonzo verbinden. Die alte Grenze, die hochmittelalterlichen Ursprungs war, verlief vom Monte Cavallo dem Rio Pontebbana entlang zum Canaltal/Val Canale, trennte somit Pontebba

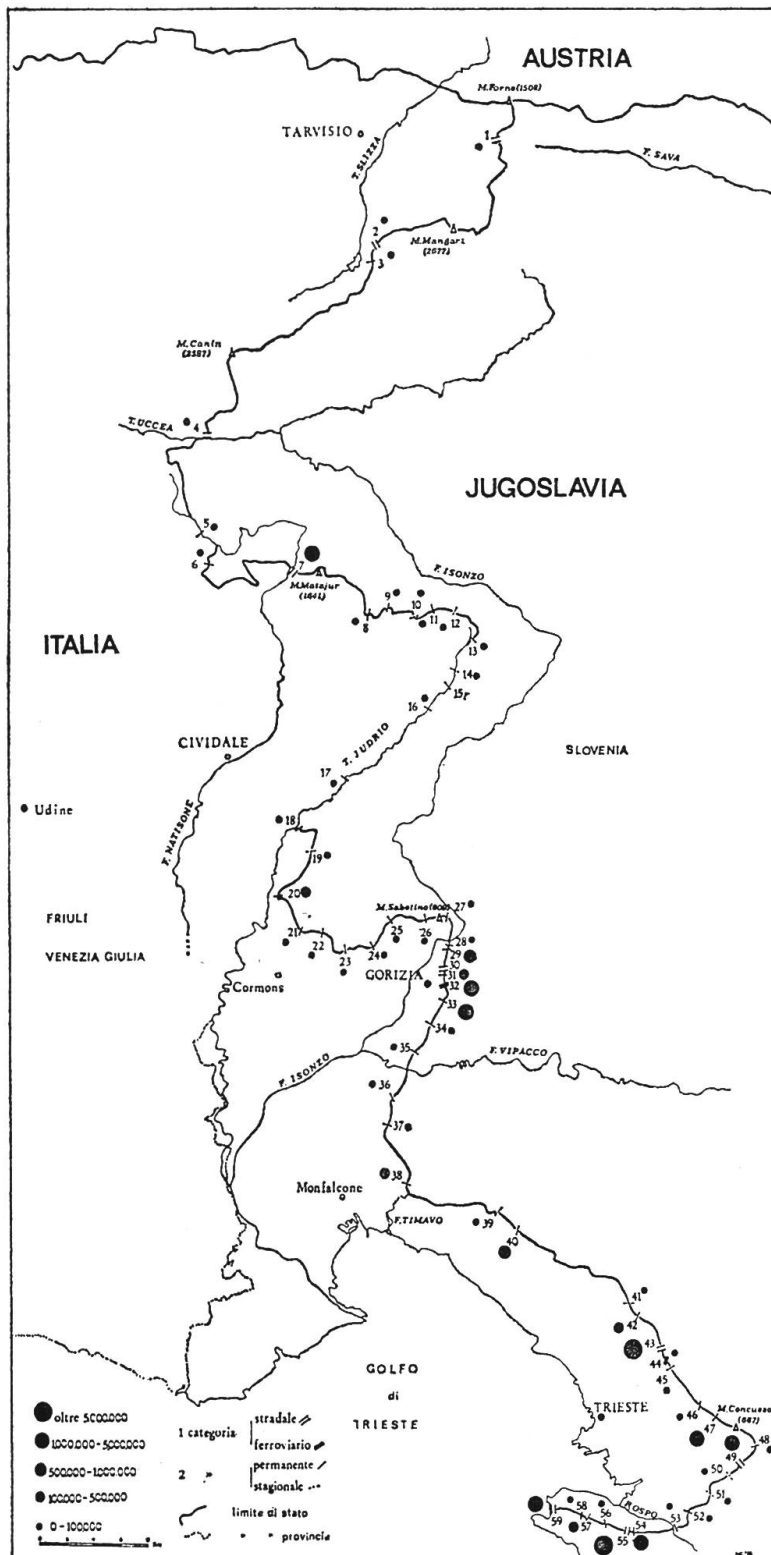
von Pontafel, und verlief dann weiter, zwischen dem Raccolanatal und dem Rio-del-Lago-Tal, bis zur Sella Nevea (1190 m). Die Grenzverschiebung führte zur Verschmelzung der beiden Grenzorte Pontebba und Pontafel, setzte aber auch ihre Bedeutung herab zugunsten des neuen Grenzorts Tarvis, dem die Verwaltungsfunktion eines Grenzübergangs übertragen wurde.

### 3 Die jugoslawisch-italienische Grenze (Abb. 1)

Die Grenze zwischen Italien und Jugoslawien ist jünger als die zwischen Österreich und Italien. Der Grenzraum ist im allgemeinen verschiedenartiger und aufgrund seiner Geschichte sowie der interethnischen und internationalen Beziehungen von grösserem Interesse für politisch-geographische Fragestellungen. Die Pässe der Julischen Alpen und des Karsts, die die italienischen Gebiete von den balkanischen trennen, sind niedriger, und das ist ohne Zweifel das Hauptmotiv der Grenzgeschichte dieser Region, die von jeher als Tor nach Italien galt<sup>1</sup>. Jeder Teilstrich der heutigen Grenze, die vom Monte Forno (Peč/Ofenberg) bis zum Meer 216 km lang ist, zeugt von einem langen historischen Formationsprozess sowie von dem Stadium des nach dem Zweiten Weltkrieg erreichten Gleichgewichts der beiden Nachbarstaaten<sup>2</sup>. Während der nördliche Sektor (vom Monte Forno zum Dosso Giulio, 166 km) durch den Vertrag von Paris 1947 definiert wurde, kam es erst 1975 mit dem Vertrag von Osimo zu einer Normalisierung des südlichen Teils (50 km), der das ehemalige Freie Gebiet Triest betrifft.

Die einzige Grenzstrecke, die seit dem Vertrag von Rapallo 1920 unverändert geblieben ist, ist die um Tarvis (vom Monte Forno zum Monte Termine, nur 13 km lang). Es handelt sich hierbei um eine Grenze, die in sehr hohen Gebirgsketten aus dolomitischen Kalkstein verläuft: von den Karawanken über den Rateče-Sattel (870 m, zwischen der Drau und der Sau) und entlang der Gipfelinie der nördlichen Julischen Alpen bis hin zum Monte Mangart (2677 m), der höchsten Erhebung der heutigen Grenze. Über den Grenzübergang Fusine/Rateče führt eine dem LKW-Verkehr geöffnete Staatsstrasse, die nach Oberkrain führt und von besonderer Wichtigkeit ist für den Sommer- und Winterverkehr zwischen den Fremdenverkehrsorten Tarvis und Kranjska Gora.

Ab dem Monte Termine deckt sich die heutige Grenze nicht mehr mit der von 1920, sondern sie folgt der österreichisch-italienischen Grenzziehung von 1866 und verläuft von der Kalksteinwasserscheide der westlichen Julischen Alpen, zwischen dem Tagliamento und dem Isonzo, bis zum Uccia-Tal. Das ist ein etwa 40 km langer und unwegsamer Gebirgssektor, der über den Monte Canin (2587 m) in ein entlegenes Gebiet zwischen den friaulischen Kanälen Dogna, Raccolana und Chiusaforte und dem Isonzotal führt. Der einzige befahrbare Pass, über den seit dem Altertum Strassen führten, ist der Grenzübergang Predil (1156 m), der das Gebiet um Tarvis mit dem Isonzotal verbindet. Er ist von grösster strategischer und wirtschaftlicher Bedeutung. Die Strasse eignet sich jedoch nicht für den schweren LKW-Verkehr und wird daher nur vom Nah- und Touristenverkehr benutzt.



- 1 Fusine laghi
- 2 Galleria Bretto
- 3 Passo Predil
- 4 Uccia
- 5 Ponte Vittorio
- 6 Robedischis
- 7 Stupizza
- 8 Monte Cau
- 9 Polava di Cepletischis
- 10 Bocchetta di Topold
- 11 Solarie di Drenchia
- 12 Teleferica di Drenchia
- 13 Zavarian di Clabuzzaro
- 14 Scale di Grimacco
- 15 Zona Alto Iudrio
- 16 Ponte Clinaz
- 17 Ponte Miscecco
- 18 Mernico
- 19 Scriò
- 20 Vencò
- 21 Plessiva
- 22 Castelletto di Zeglio
- 23 Castelletto di Versa
- 24 Uclanzi
- 25 S. Floriano
- 26 S. Valentino
- 27 Castel S. Mauro
- 28 Salcano II
- 29 Salcano I
- 30 Ferrovia
- 31 Via Rafut
- 32 Casa Rossa
- 33 S. Pietro
- 34 S. Andrea
- 35 Merna
- 36 Devetachi
- 37 Palichisce Micoli
- 38 Iamiano
- 39 Malchina
- 40 Preccnico di Comeno
- 41 Vogliano
- 42 Monrupino
- 43 Fernetti
- 44 Villa Opicina
- 45 Orle
- 46 Gropada
- 47 Lipizza
- 48 Grozzana
- 49 Pese
- 50 S. Elia
- 51 Bottazzo
- 52 S. Servolo
- 53 Prebenico-Caresana
- 54 Noghère
- 55 Rabuiese
- 56 S. Barbara
- 57 Chiampore
- 58 Cerei
- 59 S. Bartolomeo

Abb. 1 Die italienisch-jugoslawische Grenze: Übergänge 1. und 2. Kategorie

Mit dem Monte Guarda (1719 m) beginnt der Voralpensektor der Grenze, die durch das Isonzobecken verläuft, ziemlich unregelmässig die Voralpen des Natisone und des Judrio überquert (65 km) und zur Mündung des Judrio in der Ebene reicht, wo die Provinzen Görz und Udine aufeinandertreffen. Die Grenze schneidet zweimal den Lauf des Natisone und klammert so verlaufend das mittlere Tal aus, das zu Jugoslawien gehört. Der Ursprung der Grenze geht auf die mittelalterliche Abgrenzung der feudalen Jurisdiktion des Patriarchats von Aquileia von der der Grafen von Görz zurück, und war bis 1866 zuerst österreichisch-venetische, dann österreichisch-italienische Grenze. Abgesehen von einigen höhergelegenen Teilen ist dieser Sektor ziemlich dicht besiedelt und durchquert Weideflächen, Wälder und Felder sowie Strassen, die meist zwischen den beiden Weltkriegen gebaut wurden, als auch das Isonzotal noch zu Italien gehörte. Im Natisonetal, auf der alten Strasse, die von Cividale nach Kabarid/Caporetto führt, befindet sich der Grenzübergang Stupizza, der von Touristen und dem kleinen Grenzverkehr benutzt wird, sich jedoch nicht für Lastkraftwagen eignet. Auf den anderen Strassen von örtlichem Interesse gibt es sechs weitere zweitrangige Grenzübergänge, die mit Grenzausweisen passiert werden können (4 ständig, 2 zeitweilig geöffnet) und eine enge Beziehung zwischen der slawischen Bevölkerung diesseits und jenseits der Grenze ermöglichen.

In der Provinz Görz beginnt eine völlig neue Grenzziehung, die keine geschichtliche Vergangenheit aufweisen kann; sie hat daher eine vom «Grenzeffekt» noch unbeeinflusste Landschaft gestaltet. Der erste Sektor (23 km) ist vorwiegend hügelig und zieht sich über den unteren Collio hin, zwischen der Ortschaft Mernicco am Judrio und dem Monte Sabotino, wo der Isonzo in die Ebene eintritt. Die eozänen, mergelsandartigen Hügel fallen zur Ebene hin in weichen Rundungen ab und werden von einigen Zuflüssen des Judrio und des Isonzo durchzogen. In dieser dicht besiedelten Gegend, mit kleinen Ortschaften, Weilern und Einhöfen wird vor allem Obst und Wein angebaut. Cormòns bildete das Zentrum des Collio und sein ursprüngliches Umland wurde durch die neue Grenzziehung um einen grossen Teil geschmälert.

Erst seit einigen Jahren kann man von der jugoslawischen Seite des Collio Nova Gorica über eine neue, über den Monte Sabotino führende Strasse erreichen, deren Bau erst nach dem Vertrag von Osimo ermöglicht wurde. Zwanzig Jahre lang war dieses Gebiet jedoch so gut wie von der Umwelt abgeschnitten, was eine hohe Abwanderung zur Folge hatte. Bezeichnend ist, dass gerade hier die meisten Fälle von willkürlicher Besetzung durch Verschiebung der Grenzsteine zur Zeit des Inkrafttretens des Pariser Vertrages zu verzeichnen sind. Die Grenzlinie überschneidet zahlreiche Strassen, auf denen nicht weniger als 10 Grenzübergänge zweiten Ranges eingerichtet worden sind (8 ständige, 2 zeitweilige), die es Cormòns ermöglichen, im Nahverkehr die Beziehungen zu seinem ehemaligen Distrikt aufrechtzuerhalten.

Vom Monte Sabotino bis zu den ersten Hängen des Karsts erstreckt sich ein vorwiegend ebener Sektor, der die Stadt Görz berührt und rund 13 km misst; dies ist der empfindlichste Sektor der ganzen Grenze, da er ein Stadtgebiet umfasst, das zum erstenmal in seiner Geschichte von seinem bergigen Hinterland

(Isonzotal und Vipaccotal) abgetrennt wurde. Diese Grenze geht auf keine frühere politische oder administrative Gemarkung zurück, sondern wurde nach ethnischen Kriterien gezogen. Die vorwiegend italienische Stadt Görz wurde Italien zugesprochen, während die slowenischen Vororte, mit der Trans-Alp-Bahn und der Süd-Bahn, zu Jugoslawien kamen. Diese funktionelle Grenzziehung längs der Krankenhäuser und des Friedhofs sichert der Stadt zwar die unentbehrlichen Dienste, hemmt jedoch ihre Entwicklung und lässt einige Stadtviertel und Tätigkeiten verkümmern. Wirtschaftlich gesehen ist die Görzer Grenze eine der absurdesten, die im Laufe des Jahrhunderts in Europa entstanden sind, da sie eine alte historisch-geographische Einheit aufgelöst hat, nämlich die Grafschaft Görz, die in jüngerer Zeit zu einer integrierten wirtschaftlichen Einheit geworden war, die sich auf ihre Verwaltungsfunktionen und Dienste der Provinzhauptstadt stützte. Die Fläche der Provinz betrug vor dem Kriege 2725 qkm und schrumpfte zuerst auf nur mehr 211 qkm (7,7%) und stieg dann nach dem Anschluss der Bezirke Monfalcone und Grado, die bis 1947 zur Provinz Triest gehört hatten, wieder auf 437 qkm an. Nicht weniger schwerwiegend war der Schaden, den die Jugoslawien zuerkannten Gebiete hinnehmen mussten. Es fehlte ein Stadtzentrum, auch als Absatzmarkt für die Agrarprodukte, da ja die Hauptstadt Sloweniens über 100 km entfernt ist und die Strassen dorthin nicht besonders wegsam sind. So kam es, dass die Regierung von Slowenien 1948 beschloss, genau an der politischen Grenze die Stadt Nova Gorica zu gründen, damit diese die territorialen Funktionen der ehemaligen Provinzhauptstadt übernehmen konnte, die ja bei Italien verblieben war. Dass diese Lösung notwendig war, beweist die schnelle demographische und wirtschaftliche Entwicklung dieser neuen Stadt, die nun mit Görz eines der interessantesten Grenzstadtpaare bildet. Der kleine Grenzverkehr hat nach Inkrafttreten des *Memorandums von London* von 1954 zwischen diesen beiden Städten immer engere Beziehungen und einen intensiven Austausch gefördert auf dem Niveau der Interdependenz und der Komplementarität, was die mittlerweile verkümmerten Funktionen von Görz wiederbelebt und es der Stadt ermöglicht hat, ihr Stadtbild und ihre Wirtschaft neu zu gestalten, dank auch der Beihilfen von seiten der italienischen Regierung mit der Errichtung der industriellen Freizone (1948) und dem Rotationsfonds zur Entwicklung wirtschaftlicher Initiativen (1955). An der neuen Grenze ist Görz zu einer typischen «Grenzstadt» geworden, mit all den dazugehörigen Dienstleistungen und einer neuen Wirtschaftsstruktur, die auf den Handelsaustausch mit Jugoslawien ausgerichtet ist. Ausser vom internationalen Bahnhof S. Marco wird der grenzüberschreitende Verkehr hauptsächlich vom internationalen Grenzübergang Casa Rossa abgewickelt, sowie von den 8 zweitrangigen Übergängen (6 ständige, 2 zeitweilige, davon einer für Fussgänger), mit einer Dichte, die man in keinem anderen Grenzsektor vorfindet. An der Kreuzung von Merna beginnt der Sektor des Karsts, der sich auf ungefähr 50 km im gorizianischen und triestinischen Karst erstreckt, in einem Gebiet, das keine Oberflächengewässer besitzt, da das Wasser durchsickert und sich im unterirdischen Flussbecken des Isonzo und des Timavo ansammelt. Der erste Teil dieser Grenze ist neu und verläuft längs des östlichen Randes des

Görzer Vallone. Damit befindet sich die Staatsstrasse, die Görz und Triest auf dem kürzesten Weg verbindet, auf italienischem Boden. Zwischen dem Dosso Giulio und dem Monte Lanaro folgt sie einer früheren Verwaltungsgrenze älteren Ursprungs; danach verläuft sie wieder neu. Obwohl der Karst von Slowenen bewohnt ist, achtete man sehr auf städtebauliche und sozio-ökonomische Merkmale und auf ethnische Unterschiede, um der grossen Stadt Triest einen minimalen Lebensraum für ihre Funktionsbedürfnisse sichern zu können. Am Dosso Giulio ist die Grenze nur 3 km vom Meer entfernt, was der kleinsten Provinz Italiens von nur 210 qkm das Aussehen eines Landvorsprunges gibt.

Der Karst ist dünn besiedelt. In geringem Masse wird Landwirtschaft und Viehzucht sowie Tourismus betrieben. Trotzdem führen zahlreiche Verkehrswege über den Karst, die Triest mit dem Hinterland seines Hafens und mit seinem ehemaligen administrativen Umland verbinden. Es entstanden hier daher ein Eisenbahngrenzübergang (Opicina) und zwei internationale Strassenverkehrsübergänge (Ferneti, auf der Strasse nach Postojna, und Pese, auf der nach Rijeka) sowie 8 zweitrangige Grenzübergänge (5 ständige und 3 zeitweilige).

Beim Monte Goli begann die sogenannte Morgan-Linie, die bis 1975 die Zonen A und B des Freien Gebiets Triest trennte, die aber dann mit dem Vertrag von Osimo in jeder Hinsicht eine Staatsgrenze wurde. 1954 war sie aufgrund des *Memorandums von London* zugunsten Jugoslawiens verschoben worden und hatte somit weitere Veränderungen in einer Landschaft mit sich gebracht, die schon 1945 durch die Demarkationslinie umgestaltet worden war.

Dieser letzte Sektor durchschneidet das Rosandra- und das Ospotal, überquert die Berge Muggias an der Wurzel der istrischen Halbinsel und verläuft nur 1 km entfernt am bewohnten Gebiet vorbei zum Meer, an der Mündung des Torrente S. Bartolomeo, zwischen Punta Sottile und Punta Grossa. Es handelt sich hier um mergelsandartige Hügel, die intensiv bebaut und dicht besiedelt sind. An den Steilküsten gibt es jetzt nach Schliessung der Schiffswerft S. Rocco nur noch etwas Fischfang und Tourismus. Die Grenzziehung ist äusserst unbequem, vielleicht sogar die unrationellste des ganzen Grenzbogens, da sie Felder, Häuser und Ortschaften teilt, ohne den wirtschaftlichen Anforderungen Rechnung zu tragen, was grosse Beschwerlichkeiten für die Bevölkerung mit sich bringt. Da dieses Gebiet von Verkehrswegen durchzogen ist, die Triest mit Istrien verbinden und intensiv von Fremden befahren werden, gibt es hier viel Durchreiseverkehr, der von den internationalen Grenzübergängen von Rabuiese (auf der Strasse von Triest nach Pula) und von S. Bartolomeo (auf der Küstenstrasse), sowie von den 8 zweitrangigen Übergängen (6 ganzjährig offen und 2 saisonal geöffneten) abhängt.

#### 4 Der Einfluss der Grenze als Diskontinuitätslinie

Der Einfluss, den die politische Grenze im nahen Umkreis auf die Kulturlandschaft ausübt, ist intensitäts- und qualitätsmässig sehr unterschiedlich. In erster Linie hängt er vom natürlichen Verlauf der Grenze selbst ab. Im hohen Gebirge

ist ihr Einfluss äusserst gering: Man kann höchstens einige Grenzsteine sehen, oder Warntafeln auf Wanderwegen oder Maultierpfaden. Nicht selten stösst man in der näheren Umgebung der Grenzen auf Reste militärischer Einrichtungen. In der Nähe von wichtigen Pässen sind die Spuren am sichtbarsten. Mit Abnahme der Höhe nimmt die Land- und Forstwirtschaft zu. Die Grenzen werden sichtbarer, weil sie Formen verschiedener Bodennutzung scharf trennen. Ausserdem steigt die Zahl der Schilder und Kontrollstellen. Geht die Grenze durch einen Wald, besonders auf der jugoslawischen Seite, so wird sie oft durch einen Kahlschlag angezeigt, der die Grenzkontrolle erleichtern soll. Am sichtbarsten ist der Einfluss der Grenze in der Ebene, in niedrigen Hügellandschaften, zwischen Häusern und Feldern, wie um Görz, im unteren Collio und in der Umgebung Muggias. In manchen Fällen ist der als unsicher angesehene Grenzsaum durch Brachflächen oder andere Formen der Verwahrlosung gekennzeichnet, die nicht nur ein schwindendes Interesse für Investitionen ahnen lassen, sondern auch militärisches Schutzgebiet ausweisen.

Ein weiterer Faktor des Einflusses ist die geschichtliche Beständigkeit einer Grenze. Es gibt Grenzsektoren, wie den österreichisch-italienischen in Karnien, der alten Ursprungs ist und in dem die Landschaft seit langem ihr Gleichgewicht erreicht hat; daneben gibt es neuere Sektoren, wie den jugoslawisch-italienischen vom Monte Màngart bis zum Meer, der kaum dreissig Jahre alt ist und in dem der Einfluss der Grenzziehung noch frisch und leicht sichtbar ist. Der Einfluss der Grenzen ändert sich auch je nach ihrem funktionellen Charakter, ob nun die militärische Funktion oder aber die Kontaktfunktion vorwiegt. An den Übergängen der österreichisch-italienischen Grenze, die nach dem Ersten Weltkrieg eine gewisse Stabilität erfahren hat, haben sich verschiedene Beziehungsstrukturen angesammelt, angefangen von den Verwaltungsbetrieben, Fremdenverkehrsbüros, Tankstellen, Wechselstuben, Souvenirverkäufern usw. Auch an der jugoslawisch-italienischen Grenze wurden nach dem Abkommen von Udine im Jahre 1955 über den Grenzverkehr langsam aber stetig die Infrastrukturen ausgebaut, um die Transitabfertigung zu verbessern und den verschiedenen Anforderungen der Touristenströme gerecht zu werden. Auf der jugoslawischen Seite sind es hauptsächlich Tankstellen und Lebensmittelgeschäfte, und auf der italienischen Seite Bekleidungsgeschäfte. Im allgemeinen reicht der Einfluss solcher Grenzen bis in die nächsten Ortschaften, die gewisse über- bzw. unterdimensionierte Dienstleistungen gegenüber den Ansprüchen der lokalen Bevölkerung aufweisen. Es geschieht, dass zweisprachige Aufschriften auch dort auftauchen, wo es keine Zweisprachigkeit gibt, und dass kleine Märkte entstehen, die eigens auf den Käufer von jenseits der Grenze ausgerichtet sind. Kürzlich sind auf den wichtigsten internationalen Grenzübergängen (sowohl Bahn- als auch Strassenverkehr) grosse Infrastrukturen fertiggestellt worden, die Zollkontrollen, Verladung und Weiterbeförderung der Waren ermöglichen, wie z. B. in den Bahnhöfen in Tarvis, Pontebba, Görz, Opicina-Prosecco, und in den LKW-Stationen von Coccau und Ferneti; die LKW-Station St. Andrea in Görz wurde am 18. Oktober 1981 eröffnet<sup>3</sup>. In diesen Fällen hat die traditionelle bäuerliche Landschaft schwere Veränderungen erlitten, und das vorherrschende Element

ist nun der Eisenbahnwaggon oder der Sattelschlepper. Während der Stosszeiten des Fremdenverkehrs sind die Warteschlangen an den Grenzen oft kilometerlang, und es kann vorübergehend zu starker Luftverschmutzung kommen, die der strassennahen Vegetation Schaden zufügt.

Die Grenzübergänge sind also ein empfindlicher Massstab für die Lebensfähigkeit und die Vitalität einer Grenze und können Anhaltspunkt sein für die Veränderung der Landschaft. Auch wenn eine Grenze versetzt wird und ihre Funktion erlischt, können ihre Spuren nachhaltig wirken, wie im Fall der alten Grenzbahnhöfe aus dem Jahre 1866 – Pontebba, Cormòns, Cervignano.

## 5 Der tiefgreifende Einfluss der Grenze

Wie schon Ratzel feststellte, kann eine Grenze viel mehr als nur eine Linie in einem Gebiet sein. Grenzen haben immer einen tiefgreifenden Einfluss auf das Leben in den Nachbargebieten, besonders in Westeuropa, auch wenn sie als abgrenzender politischer Faktor nicht mehr dieselbe Rolle spielen. Sie wirken sich sichtbar selbst auf die Organisation des Territoriums aus und führen zu wirtschaftlichen und kulturellen Folgen. Die Grenze ist zu einem wahren Turbulenzfaktor geworden, der eine ganze Reihe evolutiver Mechanismen der Kulturlandschaft auslöst, deren Bedeutung tief ins Innere der benachbarten Länder dringt und sich dort verliert; sie charakterisiert hüben und drüben «Grenzgebiete» mit einheitlichen sozio-geographischen Kennzeichen. Diese Gebiete haben eine eigene Zentralität, die sich auf die Interaktionspole stützt und sich in Grenzübergängen sowie in den Grenzstädten manifestiert. Es ist eine sehr komplexe Angelegenheit, da sie alle geographischen Strukturen der Grenzgebiete in Betracht zieht. Aufgrund der verschiedenen Wahrnehmung der Grenze<sup>4</sup> und der «mental maps» der Grenzregionen formen sich unter den Nachbarbevölkerungen sozio-geographische Verhaltensgruppen heraus, die auf grenzüberschreitendem Raum die Befriedigung einiger Grundfunktionen (Arbeit, Versorgung, Freizeitbeschäftigung) suchen und die mit der Methodologie der deutschen Sozialgeographie untersucht werden könnten.

Bei einer Analyse der Grenzen in Friaul-Julisch Venetien ist leicht erkennbar, dass sich ihr Einfluss in den letzten Jahren nach und nach auch im Innern der Grenzgebiete ausgebreitet hat. Die Auswirkungen auf die Grenzregion sind auf der österreichisch-italienischen Seite etwas geringer, da die Grenze ja vorwiegend durch Bergregionen verläuft und die Zahl der Übergänge, die Beziehungen ermöglichen, gering ist (nur 3). An der jugoslawisch-italienischen Grenze<sup>5</sup> ist der Einfluss ins Innere des Grenzgebiets sehr gross, da es gleich 50 Übergänge gibt (Bahn- und Strassenverkehr, erst- und zweitrangig) und seit der Unterzeichnung des Abkommens von Udine im Jahre 1955 ein Osmoseprozess im Gange ist, der seinesgleichen nur an wenigen anderen europäischen Grenzen findet. Dieser Prozess wird sicher durch die Tatsache gefördert, dass es in beiden Ländern gegenseitige ethnische Minderheiten gibt, die einen besonderen Schutz geniessen<sup>6</sup>. Dieses Phänomen ist um so interessanter angesichts der tiefen Unter-

schiedlichkeit der politisch-wirtschaftlichen Systeme, die diese beiden Länder nach Kriegsende übernommen, und wegen der schweren politischen Spannungen, die ihre Beziehungen bis 1954 gekennzeichnet haben.

Der Interaktionsprozess, der im Gang ist, betrifft in erster Linie die wirtschaftlichen Beziehungen. Aufgrund des unterschiedlichen Potentials der beiden Länder kam es zu gewissen Vorteilen im Handelsaustausch und im kleinen Grenzverkehr, auch hinsichtlich des Einzelkaufs und des Konsumgütertransfers, die in dem bilateralen Abkommen ausdrücklich vorgesehen sind. Obwohl dieses Abkommen keinen Austausch an Arbeitskräften vorsieht, gibt es doch eine grosse Zahl von jugoslawischen Arbeitnehmern (Grenzgänger, Saisonarbeiter), die in Friaul-Julisch Venetien in verschiedenen Branchen tätig sind: Bau, Handel, Landwirtschaft, Dienstpersonal. Hauptsächlich handelt es sich hier um Gelegenheitsarbeiter<sup>7</sup>, deren Zahl in die Tausende geht, und nicht um feste, langandauernde Arbeitsverhältnisse.

Nicht weniger wichtig ist der Fremdenverkehrsaustausch, der sich nicht nur auf die grenzüberschreitenden Einkäufe beschränkt, sondern auch Freizeitbeschäftigungen an Wochenenden und in den Ferien umfasst. Es sind vorwiegend die Bewohner der grösseren Städte von Friaul-Julisch Venetien, die ihren Urlaub an den Küsten Istriens oder an der Quarnerbucht, auf dem Karst oder in den Bergen Sloweniens verbringen, und darunter besonders die Triestiner, denen die Nachkriegszeitgrenze kein sehr grosses Erholungsgebiet in ihrer Provinz gelassen hat. Der grenzüberschreitende Touristenverkehr wird in Friaul-Julisch Venetien dadurch gefördert, dass es hier zahlreiche istrische Flüchtlinge sowie die Angehörigen der slowenischen Minderheit gibt, die Verwandte in Jugoslawien haben. In diesen Rahmen gehört auch der Kulturaustausch dieser beiden ethnischen Minderheiten (Bildungsreisen, Fortbildungskurse, Austausch von Vorträgen); diese Kontakte, die von den Minderheitsverbänden und deren nationalen Regierungen gefördert werden, sind nach dem Vertrag von Osimo stark angestiegen. Im beidseitigen Grenzraum bildet sich eine zweisprachige Atmosphäre gegenseitiger Toleranz und Zusammenarbeit heraus, was einen nicht zu übersehenden Interaktionsfaktor zwischen den Grenzgebieten, sowie das Substrat der kulturlandschaftlichen Entwicklung darstellt.

In diesem Referat jedoch möchte ich vor allem den Einfluss darlegen, den die Grenze auf das Städtetz in Friaul-Julisch Venetien ausübt, wo grenzüberschreitende Verbindungen das gegebene Schema der Städtehierarchie und der funktionellen Beziehungen der zentralen Orte mit ihrem Umland bereits abgeändert haben. Der massive Zustrom österreichischer und jugoslawischer Käufer in die Grenzstädte führt zu einer zusätzlichen Nachfrage an Dienstleistungen, so dass es zu einer Überdimensionierung einiger traditioneller Funktionen der Stadt für eine grenzüberschreitende fluktuierende Kundschaft kommen kann. Diese Kundschaft ist in manchen Fällen sogar viel grösser als die ortsansässige Bevölkerung, die sich gewöhnlich der Einrichtungen in den zentralen Orten bedient. Diese Zentren haben also ausser ihrem eigenen inländischen Umland diesseits der Grenze noch ein zweites, dessen Reichweite proportional mit dem Rang ihrer Dienstleistungen anwächst.

An der österreichisch-italienischen Grenze ist diese Bewegung noch nicht so ausgeprägt, auch aufgrund mangelnder einschlägiger bilateraler Abkommen; die Zentren Tarvis<sup>8</sup> und Pontebba mögen hier die Ausnahme bilden, denn hier sind kleine Märkte entstanden, die auf die österreichische Kundschaft ausgerichtet sind, die vor allem Obst und italienischen Wein kauft, jedoch auch andere Warensorten nicht verschmäht, besonders wenn der Wechselkurs günstig steht. Die relative Aufwertung des Schilling hat diesen Zustrom ausgeweitet und verstärkt, und seit einigen Jahren kommen die Österreicher bis nach Udine, um grössere Einkäufe zu tätigen.

An der jugoslawisch-italienischen Grenze hingegen ist der Zustrom der Käufer sehr stark. Die Intensität der Beziehungen hängt von verschiedenen Faktoren ab wie dem Wechselkurs oder dem Ausmass der protektionistischen Massnahmen der jugoslawischen Regierung, um die Importe zu stoppen und die Zahlungsbilanz ins Gleichgewicht zu bringen. Das unterschiedliche Wirtschaftspotential der beiden Länder schafft objektive Bedingungen gegenseitigen Vorteils, die mit anderen Faktoren zusammenwirken: So bleiben z. B. gewisse Grenzräume im Einzugsbereich jener Zentren, mit denen sie vor der neuen Grenzziehung in Verbindung standen. Es handelt sich dabei um traditionelle Kontakte, die auf das Österreich-Ungarische Kaiserreich zurückgehen. Oft wirken sie selbst über die Grenzen der Vorkriegszeit hinaus und beziehen grosse Gebiete von Slowenien und Kroatien mit ein, manchmal sogar einige Teile der südlicheren Republiken<sup>9</sup>.

Die italienischen Städte, die von dieser zusätzlichen Nachfrage an Gütern und Dienstleistungen berührt sind, gehören verschiedenen Rängen an und nehmen verschiedene Plätze in der Städtehierarchie ein. Dem oberen Rang gehört Triest an, das die Rolle einer Grossstadt in dieser Region spielt, doch ist in den letzten Jahren auch Udine in diese Kategorie aufgestiegen. Udine ist ein regionales Zentrum zweiten Ranges, das fast alle Dienstleistungen höherer Art liefern kann und vorteilhafter ist, jedoch nicht so nah an der Grenze liegt. Görz gehört dem mittleren Rang an. Sein Einzugsgebiet beschränkt sich im wesentlichen auf seine alte Provinz. Es folgen der Bedeutung nach einige Zentren bezirksstädtischer Art: Monfalcone, Cormòns, Cividale und Tarvis, die bezeugen, wie die Grenze das Netz der Kleinstädte störend beeinflussen kann.

Die Mehrzahl der jugoslawischen Kunden wendet sich an zentrale Orte des oberen bzw. mittleren Ranges (Triest und Görz), die in der Lage sind, mit ihren Dienstleistungen ein breitgefächertes Einzugsgebiet zufrieden zu stellen, indem sie eine grössere Auswahl an Waren und Produkten zu verschiedenen Preisen anbieten. Kleidungsstücke stellen die meistgekauften Artikel dar (vor allem *blue jeans*, von denen Triest durchschnittlich 3 Millionen Stück pro Jahr verkauft und somit an erster Stelle im Welthandel dieses Kleidungsstückes steht), Arzneimittel, Kosmetika, optische und fotografische Erzeugnisse, Autoersatzteile (90% der in Jugoslawien gemeldeten Fahrzeuge sind westliche Marken), Haushaltsgeräte, Geschenkartikel, Schmuck und Uhren, und auch Lebensmittel, die ab und zu auf dem jugoslawischen Markt fehlen, wie z. B. Kaffee.

In der Grenzstadt kommt der Einfluss der Grenze daher vor allem in Form des Einzelhandels zum Vorschein, und die Kulturlandschaft wird vom räumlich und zeitlich differenzierten Zustrom der Käufer geprägt, die mit ihren Ansprüchen die Handels- und Verkehrsstruktur, das Hotel- und Gaststättengewerbe bedingen. Es ist jedoch zu bemerken, dass der jugoslawische Käufer normalerweise ein Ausflügler ist, sich nicht länger als einen Tag aufhält oder höchstens die Nacht in einer Pension oder einem Hotel der unteren Kategorien verbringt, sich viel des öffentlichen Transports bedient (Bahn und Bus), aber auch auf Überlandbusse und Privatwagen zurückgreift.

## 6 Der Fall Triest (Abb. 2)

Der Grossteil dieses grenzüberschreitenden Verkehrs konzentriert sich auf Triest (260 000 Einwohner), das in den letzten Jahren im Durchschnitt zwischen zwei und drei Millionen Besucher aufgenommen und seine sozio-ökonomische Struktur sowie sein Stadtbild grundlegend geändert hat. Der Einzelhandel konnte einen grossen Anstieg verzeichnen, nicht nur in den Geschäften, neben denen es auch niedrigklassige, eigens für die jugoslawische Kundschaft geschaffene Läden gibt, sondern auch bei den Strassenhändlern. Kleine Märkte nach balkanischem Muster sind an den Stellen des grössten Käuferzustroms entstanden: Am Bahnhof und in der Nähe der beiden Busbahnhöfe. Die beiden traditionellen Marktplätze, der offene auf der Piazza Ponterosso und der überdachte der Piazza Garibaldi, haben ihr Aussehen gänzlich verändert. Auch im Stadtzentrum kam es zu einer augenfälligen Aktivitätsablösung. Ein Grossteil der Wohnfunktion und auch der Dienstleistungen des CBD wurden an den Altstadtrand verlegt, während die Zahl der Läden und Geschäfte, die sich auf die von den Jugoslawen meistverlangten Artikel eingestellt haben, sowie die Pensionen und Hotels für ihre Beherbergung weiter wächst. Anfangs war das Phänomen auf den Borgo Teresiano beschränkt, doch dann ist es auch auf die Altstadt, den Borgo Giuseppino, den Borgo Franceschino und das Viertel Barriera Vecchia übergegangen, wo sich Zonen des Einzelhandels konzentrieren. Die Zunahme der Zahl der Handelslizenzen für den Laden- und Strassenverkauf hat Triest eine Handelsstruktur verliehen, die mit der einer Stadt zu vergleichen ist, die 3- oder 4mal so viele Einwohner hat; die in dieser Branche Beschäftigten machen mittlerweile 20% der erwerbstätigen Bevölkerung Triests aus. Es hat sich eine neue Sozialgruppe von Händlern gebildet, die aus verschiedenen Berufszweigen kommen, an leichte Gewinne gewöhnt sind, kaum Erfahrung haben und daher einem unsteten Ablauf dieses Handels ausgesetzt sind. Die Beherrschung slawischer Sprachen ist eines der Erfordernisse bei der Auswahl der Angestellten geworden, was sich zugunsten der slowenischen Minderheit sowie der Zuwanderer aus Jugoslawien auswirkt. An den Tagen des grössten Zustroms, also am Freitag, Samstag und an einigen jugoslawischen Nationalfeiertagen, wurden bis zu 50 000 Käufer aus Jugoslawien gezählt, und der Strassenverkehr in der Stadt wird dann chaotisch.

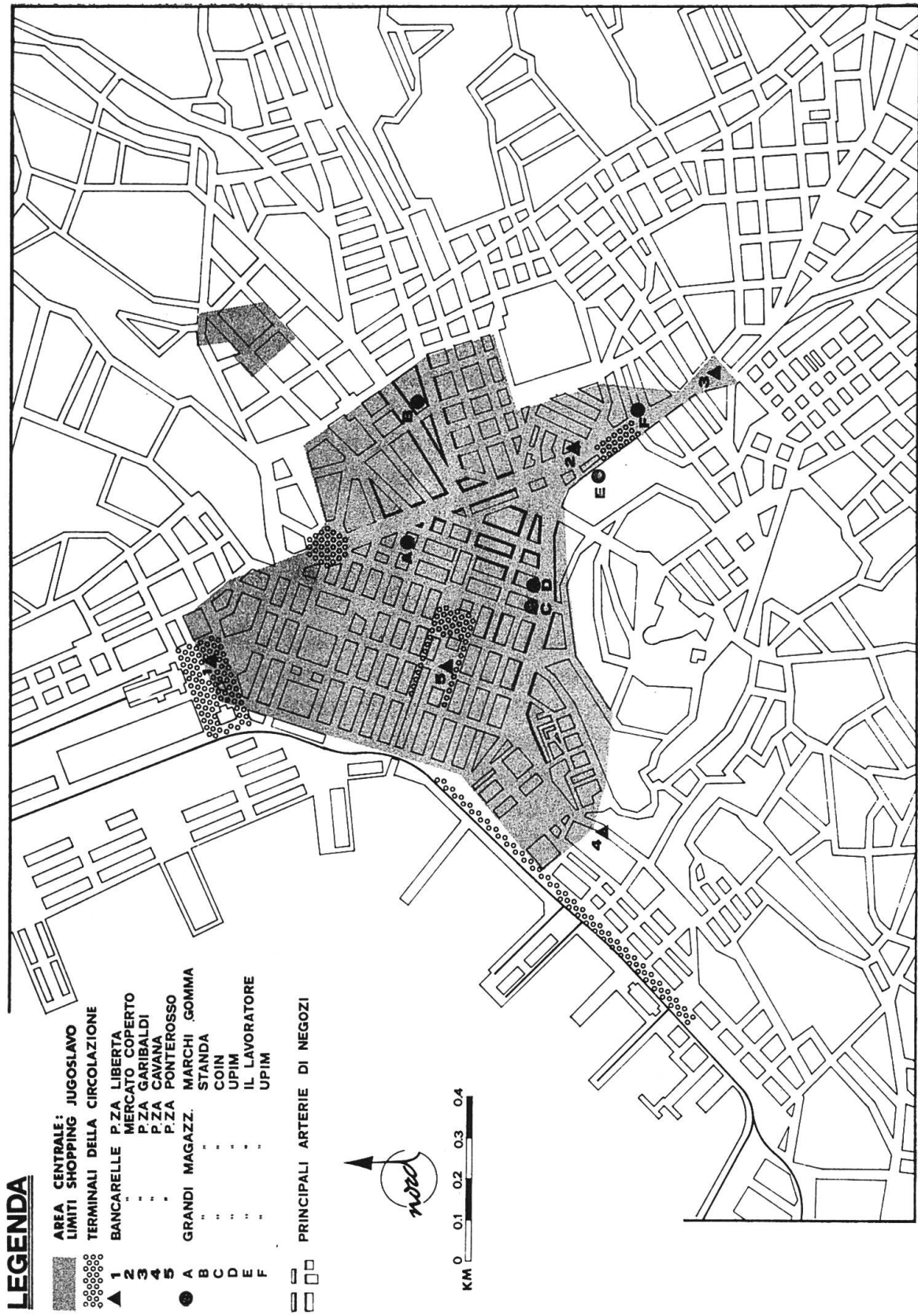


Abb. 2 Das Triester Detailhandelszentrum (aus G. Battisti: Una regione per Trieste, op. cit.)

Dieser Grenzhandel hat ohne Zweifel einer von Kriegs- und Nachkriegszeit sehr geschwächten Stadt neuen Auftrieb verliehen, jedoch auch ein Element der Unsicherheit und Instabilität hinzugefügt, das sich bei jedem Kursverfall des Dinars klar zeigt, aber auch bei den häufigen, von der jugoslawischen Regierung getroffenen restriktiven Massnahmen. Ausserdem haben sie die merkliche Degradation der Altstadt mit sich gebracht, die sich der Wohn- und Führungsfunktion beraubt sieht.

Triest, der zentrale Ort von Grosstadtrang zwischen den beiden Kriegen, ist nun eine Grenzstadt mit einem riesigen, aber prekären grenzüberschreitendem Umland, die eine tiefe Veränderung mitgemacht hat, die ihr Stadtbild grundlegend modifiziert hat; eine Stadt, die ein klassisches Beispiel dafür ist, wie sich eine politische Grenze auf die Kulturlandschaft auswirken kann.

#### ANMERKUNGEN

<sup>1</sup> Valussi (1973), S. 23 ff.

<sup>2</sup> Valussi (1973), S. 215 ff.

<sup>3</sup> Nodari (1975), S. 172 ff.

<sup>4</sup> Leimgruber (1979), S. 169 ff.

<sup>5</sup> Valussi (1974), S. 61 ff.

<sup>6</sup> Klemenčič - Valussi (1978), S. 19 ff.

<sup>7</sup> Nodari (1978)

<sup>8</sup> Lago (1966), S. 488 ff.

<sup>9</sup> Dieses Phänomen wurde in Jugoslawien von Jersič (1970) und Vrišer (1974), in Italien von Sambri (1970) und Battisti (1979) untersucht

#### BOUNDARY AND CULTURAL LANDSCAPE IN THE REGION OF FRIULI-VENEZIA GIULIA

Friuli-Venezia Giulia (NE-Italy) is a typical border area, wedging itself in between Austria and Yugoslavia and characterised by a border situation throughout its history. The common boundary with Austria follows mountainous territory; it has been modified in 1919 when Italy annexed the Tarvisio region (nowadays the site of an important international road and rail crossing point). The Italo-Yugoslavian boundary is more varied and more recent, as it was defined in the Treaty of Paris of 1947 and in the subsequent London Memorandum of 1954. Thanks to the Udine agreement of 1955 it is an open boundary with about 50 international and local crossings.

The influence of the boundary on the cultural landscape depends on a number of factors, such as the natural setting, the historical persistence, the distribution of the crossing points, and infrastructural equipment. Apart from an immediate and obvious influence (the presence of border functions) there are more profound impacts on territorial organisation with economic and cultural consequences. Interaction processes are favoured by the presence of ethnic minorities on either side of the boundaries, in all cases carefully protected. The flow of Austrian and, above all, Yugoslav shoppers has altered the former urban hierarchy of Friuli-Venezia Giulia and the functional relationships between the centres and their umland. This phenomenon is particularly evident in Triest which functions as a commercial and service centre for a vast number of customers from the border area as well as from the interior of Yugoslavia. The shopping area lies between the railway station and the various coach stations and comprises most of the old town.

#### FRONTIÈRE ET PAYSAGE HUMANISÉ DANS LA RÉGION FRIULI-VENEZIA GIULIA

Le Friuli-Venezia Giulia, encadré entre l'Autriche et la Yougoslavie, dans le nord-est de l'Italie, est une région frontière typique, caractérisée tout au long de son histoire par sa situation fron-

talière. Sa frontiera avec l'Autriche est entièrement montagnaise et a subi des modifications en 1919 du fait de l'annexion du Tarvisiano où se trouve un grand passage ferroviaire et routier international. Sa frontiera avec la Yougoslavie est plus variée et plus récente, résultant principalement du traité de Paris de 1947 et du Memorandum de Londres de 1954 subséquent. Grâce aux accords d'Udine de 1955, c'est une frontiera très ouverte, franchie par quelque 50 passages internationaux ou locaux.

L'influence de la frontiera sur le paysage humanisé dépend des conditions physiques, de la persistance historique, de la répartition des points de passage et de l'infrastructure. Outre une influence immédiate, due à la fonction même de la frontiera, il existe une influence en profondeur qui s'exerce sur l'organisation du territoire et qui a des répercussions tant économiques que culturelles. L'interaction est favorisée par la présence, de part et d'autre des frontières, de minorités ethniques, qui jouissent d'une protection particulière. L'afflux massif des acheteurs autrichiens et, surtout, yougoslaves a altéré le schéma hiérarchique urbain du Friuli-Venezia Giulia et perturbé les rapports de fonction entre localités centrales et environs. Ce phénomène est particulièrement visible à Trieste, qui fonctionne comme centre de commerce et de prestations de services pour une très vaste clientèle provenant soit des régions frontalières, soit de l'intérieur de la Yougoslavie. La zone du commerce de détail est comprise entre la gare et les stations d'autocars et s'étend sur de grandes parties du centre historique qui, de la vente d'articles spécialisés, s'est reconvertie dans le négoce des articles les plus demandés par la clientèle yougoslave.

#### BIBLIOGRAPHIE

- Battisti, G.* (1979): Una regione per Trieste, Pubbl. Ist. Geogr. Fac. Econ. Comm. Università di Trieste, 10
- Guichonnet, P., Raffestin, C.* (1974): Géographie des frontières, Paris
- Jersič, M.* (1970): Odrstost mej kot dejavnik v razvoju slovenskih obmejnih, Pubbl. Ist. Geogr. Università di Ljubljana, 1
- Klemenčič, V., Valussi, G.* (1978): Il confine aperto fra Italia e Jugoslavia e il ruolo delle minoranze, in: Minoranze a confronto, Pubbl. Ist. Geogr., Fac. Lingue, Università Udine, 3 pp. 19-31
- Kokole, V.* (1971): Centralni kraji v SR Sloveniji, in Geografski Zbornik, XII, pp. 1-135, Ljubljana
- Lago, L.* (1966): Tarvisio, analisi di un centro di frontiera, in: Rivista Geografica Italiana, LXXIII, pp. 488-493
- Leimgruber, W.* (1979): Percezione ambientale nella zona frontiera del canton Ticino, in: G. Corna Pellegrini (ed), Geografia e percezione dell'ambiente, Milano
- Leimgruber, W.* (1980): Die Grenze als Forschungsobjekt der Geographie, in: Regio Basiliensis, XXI/1-2, pp. 67-78
- Nodari, P.* (1975): Gli autoporti, nuovi strumenti della circolazione, con particolare riguardo al Friuli-Venezia Giulia, in: Atti XXII Congresso Geografico Italiano (Salerno 18-22 aprile 1975), III, pp. 164-178
- Nodari, P., Doanto, C.* (1978): L'immigrazione di manodopera jugoslava in Italia in: G. Valussi (ed), Italiani in Movimento, Pordenone, pp. 233-38
- Prost, B.* (1973): Le Frioul, région d'affrontements, Gap
- Sambri, C.* (1970): Una frontiera aperta. Indagini sui valichi italo-jugoslavi, Gorizia, ISIG
- Valussi, G.* (1973): Il confine nordorientale d'Italia, Gorizia, ISIG
- Valussi, G.* (1971): Friuli Venezia Giulia, Torino
- Valussi, G.* (1974): La fonction internationale de la frontiera italo-yougoslave, in: Cahiers de Géographie de Quebec, XVIII/43, pp. 61-82
- Valussi, G.* (1974): Gli Sloveni in Italia, Atti IV Incontro Geografico Italo-Sloveno, Pordenone, 28-19 ottobre 1973, Pubbl. Ist. Geogr. Università Udine, 1, pp. 3-118
- Vrišer, I.* (1974): Le zone d'influenza delle città slovene e delle località centrali con particolare riguardo alle regioni di confine, in: Atti IV Incontro Italo-Sloveno (Pordenone, 28-29 ottobre 1973), Pubbl. Ist. Geogr., Fac. Lingue, Università Udine, 1