

**Zeitschrift:** Traverse : Zeitschrift für Geschichte = Revue d'histoire  
**Herausgeber:** [s.n.]  
**Band:** 30 (2023)  
**Heft:** 2: Überwinden, erschliessen, erobern? : Infrastrukturen und Architektur des Alpenraums = Surmonter, connecter, conquérir? : Infrastructures et architecture de l'espace alpin

**Buchbesprechung:** Literatur zum Thema = Comptes rendus thématiques

### **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:** 12.01.2026

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

---

## Literatur zum Thema

### Comptes rendus thématiques

Robert Groß

#### **Die Beschleunigung der Berge** Eine Umweltgeschichte des Wintertourismus in Vorarlberg/ Österreich (1920–2010)

Wien, Köln, Weimar: Böhlau, 2010, 361 S., Fr. 49.90

Die Geschichtsschreibung des Tourismus und auch die des Wintertourismus kennt vielerlei Perspektiven und sie ist wie die Tourismusforschung generell stark interdisziplinär geprägt. Was aber diese Zugänge – im breiten Spektrum von wirtschafts- und sozialhistorischen über körper- und mediengeschichtliche bis zu historisch-anthropologischen – häufig verbindet, ist die geringe Aufmerksamkeit für die Umwelt. Wenn ihre historische Überformung denn überhaupt thematisiert wird, dann häufig in Form eines unvermeidbaren Kollateralschadens der touristischen Entwicklung, jedoch zu- meist ohne die konzeptionelle Fassung im Sinne historisch situierter Mensch-Umwelt-Beziehungen oder den Einbezug der Wirkmächtigkeit von «Natur» als Akteurin dieser «Geschichte».

Genau hier setzt dieses Buch an, das die überarbeitete Veröffentlichung einer Wiener umwelthistorischen Dissertation darstellt und aus einem 2012–2014 vom österreichischen Fonds zur Förderung der wissenschaftlichen Forschung (FWF) geförderten Projekt hervorgegangen ist. Sein Autor, der gebürtige Vorarlberger Robert Groß, hat seinen Hintergrund in der Humanökologie und ist geprägt von der interdisziplinären Arbeit des interuniversitären Instituts für Soziale Ökologie (SEC), das seit 2018 in die Wiener Universität für Bodenkultur integriert ist.

Seine Forschung schliesst an eigene Vorarbeiten und Einzelveröffentlichungen kleineren Massstabs an, bleibt aber in der Skalierung des Zugangs bewusst regional und setzt in ihren einzelnen Abschnitten exemplarische lokale beziehungsweise regionale Akzente. Dennoch reicht der Anspruch zu Recht über den Untersuchungsraum hinaus. Wie der Titel unmissverständlich thesenhaft signalisiert, geht es Groß um eine Übersetzung des Konzepts der «großen Beschleunigung» auf den kleinen Massstab und um die Frage nach den Auswirkungen der Handlungsmächtigkeit der Akteure auf die Berge – nicht ohne umgekehrt nach der Wirkmacht der Natur und somit «koevolutionären Dynamiken» (S. 27) zu fragen.

Die Arbeit ist, gerahmt von einer Einleitung und einem Resümee, in vier grosse Abschnitte gegliedert, in denen am Beispiel komplementärer Vorarlberger Tourismusgemeinden beziehungsweise -zentren (Damüls, Lech am Arlberg und St. Gallenkirch/Gaschurn) Etappen der Tourismusgeschichte in einer ökologischen Perspektive und jeweils mit thematischen Akzentuierungen materialreich präsentiert und theoretisch fundiert diskutiert werden. Konzeptionell wird dabei ein praxistheoretischer Zugang verfolgt, den Groß als Mittelweg zwischen einer sozialökologischen Umweltgeschichte und technikhistorischen Ausrichtungen fruchtbar machen will. Dafür rückt er «sozionaturale Schauplätze» (40) ins Zentrum und widmet seine Aufmerksamkeit ihren technisch-materiellen Veränderungsprozessen. Er überträgt damit, wenn man so will, die Ansätze der Wiener Umweltgeschichte zur Industrialisierung von Raum und

Mensch (vor allem Marina Fischer-Kowalski, Verena Winiwarter) in sensibles alpinen Gelände und überprüft sie an der Schnittstelle von traditionellem Wirtschaften, ökonomischem Ausbau und sport- beziehungsweise freizeitmässigen Praktiken. Entsprechend divers sind seine Quellen und Methoden, decken sie doch von den Anfängen eines nennenswerten Wintertourismus in den Krisen der Zwischenkriegszeit über die systematische Transformation der Tourismusgebiete und die technische Rationalisierung von Mensch und Umwelt bis zu den Aushandlungen der touristischen Zukunft sehr gegensätzliche Felder mit unterschiedlichen Akteuren ab. Neben Quellen aus den Archiven auf Landes- und Bundesebene sind das unter anderem quantifizierende Kartierungen, brancheninterne Literatur und Dokumente der Seilbahnwirtschaft und für die jüngeren Abschnitte vor allem qualitative Interviews mit politisch-administrativen und technisch-ökonomischen Hauptakteuren. Gerade mit Blick auf Letztere ist es schade, dass der quellenkritische Grundtenor der Einleitung in der weiteren Darstellung kaum mehr Platz findet und die Methodenreflexion, einschliesslich einer Kenntlichmachung des auf diese Weise konstruierten historisch-ethnografischen Feldes, nicht weiter fruchtbar gemacht wird. Umweltgeschichte im Horizont des Anthropozäns (Groß schreibt sich bewusst in diesen Kontext ein) verträgt nicht nur diese Relativierung, sondern macht sie eigentlich unverzichtbar.

Dies tut freilich den primären Leistungen dieser Studie wenig Abbruch. Sie können hier nicht im Detail referiert werden, dennoch verdienen es einige Grundlinien der Argumentation und Glanzlichter in der Darstellung, kurz hervorgehoben zu werden. Dazu gehört meines Erachtens die klug perspektivierte Behandlung der sogenannten Tausend-Mark-Sperre im Abschnitt «Touristische Transforma-

tion zwischen Habsburg und Hitler» (Kap. 2). Groß schaut sich hier vor allem die praktischen Reaktionen auf die 1933 vom Deutschen Reich gegen Österreich verhängten Wirtschaftssanktionen an, die im regionalen Gedächtnis lange für verzerrende Narrative gesorgt hatten. So aber lassen sich die Zusammengehörigkeit von Krise und Wachstum und die unvermeidliche Politisierung des Feldes bis hin zur damit verbundenen Schaffung sehr unterschiedlicher Voraussetzungen touristischer Transformation in den Berggebieten des Untersuchungsraums plastisch und begrifflich präzise darlegen. Und dazu gehört auch die wechselnde Skalierung, mit der vor allem die technische Entwicklung und Rationalisierung zwischen globaler Innovation und lokaler Implementierung skizziert wird. Ähnlich fruchtbar verwebt Groß im folgenden Abschnitt «Transformation durch Wiederaufbau» (Kap. 3) die Wirkmacht internationaler Programme wie des sogenannten Marshallplans und ihrer häufig konfliktreichen nationalen Umsetzung mit den heterogenen Effekten auf lokaler Ebene und nicht zuletzt den Auswirkungen auf Technologie und Arbeit in den Skigebieten. Sehr überzeugend kann er hier unterschiedliche Quellenbelege – über Konflikte bei der Mittelzuteilung und die Arbeitsbedingungen an den dank Mitteln des European Recovery Program massenhaft gebauten Schlepp- und Sesselliften oder die technokratisch-rechtliche Neuordnung des Skigelandes auf der einen Seite, über deren Erfahrung durch das Bedienpersonal der ersten Präpariergeräte auf der anderen Seite – in Anschlag bringen.

Dieser Arbeitsweise bleibt er auch weitgehend in dem Abschnitt «Stationsbeschleuniger, Portionierungsanlagen und die Erhöhung der Förderkapazität» (Kap. 4) treu, in dem dann die Eigenheiten dieses Buches noch deutlicher zutage treten. Groß lässt sich hier, unter anderem

gestützt auf Theorien der historischen Infrastrukturforschung, nochmals sehr viel konsequenter auf die Beziehungen von Technologie, Umwelt und lokaler Praxis ein als in den vorgängigen Kapiteln. Dadurch werden auch die bekannten Konflikte und Widersprüche Pistenbau, Wiederbegrünung und Beschneigung beziehungsweise deren behördliche Genehmigungsverfahren sehr viel plastischer als in deren sektorieller Darstellung. So kommen neue Seilbahntechnologien, Methoden der Planie und Erosionsabwehr, Genehmigungsverfahren und die heterogene Entwicklung des Raums miteinander in Beziehung – und so erklärt sich auch die unterschiedliche Auslegung von «Unbedenklichkeit», «öffentlichen Interessen» und anderem mehr in den sich verkomplizierenden Verfahren. Diese stehen sodann mit der Frage «Raumplanungspolitik als Entschleunigungspolitik» (Kap. 5) im Fokus des letzten grossen Materialkapitels, wo nach dem vergleichsweise beschaulichen Damüls (mit dem «Liesele» genannten ersten Pistengerät) und dem früh zur «Devisen-Produktionsstätte» (306) umgestalteten Lech am Arlberg nochmals das innere Montafon in den Fokus gerät. Mit der Abteilung Raumplanung des Landes Vorarlberg verfügt das Kapitel aber zugleich über einen weiteren «Schauplatz» der Steuerung. Groß beschreibt hier vor allem am Beispiel des sogenannten Montafonplans sehr eindrucksvoll die «prä-ökologisch» (264) ausgerichteten Ansätze und Strategien der Behörden in den von ungleichen Machtverhältnissen geprägten Konflikten um den weiteren Ausbau der Skigebiete. Besonders aufschlussreich scheint hier die Auseinandersetzung zwischen den vermeintlichen «Gewinnern» und «Verlierern» in der Region und ein von Groß auch an anderer Stelle klug herausgearbeiteter «Reboundeffekt», der quasi in Kompensation der verordneten Ruhezonen in

den Ausbauzonen eine beschleunigte und auch vor systematischen Übertretungen der Bestimmungen nicht zurückschreckende Verdichtung bewirkte (vor allem 299 f.).

Diesen Befunden folgend bilanziert Groß in einem knappen Resümee, dass die «Beschleunigung der Berge» kein abschliessend zu behandelndes Ereignis, sondern ein dauerhafter Prozess mit vor allem dauerhaften Spuren der Bearbeitung alpiner Ökosysteme – im Sinne des Anthropozäns als Zeitalter, in dem die Erde irreversibel vom Menschen geprägt wird – ist. Ihm gelingt es in dieser insgesamt sorgsam recherchierten und gut dargestellten Studie nicht nur, touristische Transformation unter Einbezug der Natur innovativ zu fassen, sondern er bietet damit auch neue Erklärungsansätze für die Spezifika der Erschliessungsspiralen des alpinen Wintertourismus. Das liegt zum einen an seiner Aufmerksamkeit für die Zusammenhänge zwischen wachsendem Kapitalbedarf und der Vulnerabilität der Systeme, zum anderen an seinem Blick für die Verbindungen zwischen gegensätzlichen Akteuren und damit für «transdisziplinäre Lernprozesse» (308) und – gerade mit Blick auf den «Winter als Akteur» (310) – auf Prozesse der Koevolution. Mit seinem interessanten Zugang und der methodisch gut gelösten Integration von Technik und Infrastruktur bereichert Groß' umwelthistorische Studie die Tourismusforschung um eine bis dato entweder gerne vernachlässigte oder aber wenig kontextualisierte Dimension. Dass Letzteres hier so eindrucksvoll gelingt, lässt dann auch darüber hinwegsehen, dass sich die Arbeit in manchen Kapiteln etwas in technischen und lokalen Details verliert und mitunter allzu nahe am Ton der interviewten Akteure bleibt.

*Bernhard Tschofen, Zürich*



Steve Hagimont

## **Pyrénées**

Une histoire environnementale  
du tourisme (France–Espagne.  
XVII<sup>e</sup>–XXI<sup>e</sup> siècle)

Ceyzérieu: Champ Vallon, 2022, 376 S., Fr. 26.–

In den letzten Jahren war ein Aufschwung in der Tourismusgeschichte zu verzeichnen, in dem massgebende Arbeiten erschienen sind, die sich mit dem globalen Phänomen Tourismus in seinen verschiedenen Facetten, Zeiten und Räumen auseinandersetzen. An diesen Forschungstrend schliesst die tourismus- und umwelthistorische Arbeit von Steve Hagimont an. Mit seinem Fokus auf die Pyrenäen widmet er sich einem für die Tourismusgeschichte längst überfälligen und gleichzeitig höchst aufschlussreichen Raum. Darüber hinaus bindet er kontinuierlich Vergleiche mit und Bezugnahmen auf den intensiver erforschten Alpenraum ein – etwa als Vorbild oder Konkurrenz. Die Pyrenäen bewertet er sogar als «Pionieraum» (8), da sie zwar wirtschaftliches und soziales Randgebiet waren, doch gerade im Tourismus eine Vorreiterrolle einnahmen. Die argumentative Herleitung dieser Pionierrolle bleibt indes etwas uneindeutig, vor allem im Vergleich zum Alpenraum.

Als Kernelement seines Forschungsinteresses widmet Hagimont sich der anregenden Diskussion um die aktive Beteiligung der lokalen Akteur\*innen bei der Anpassung der Umwelt an die Erwartungen der Besucher\*innen. Dies erfasst er mit dem Begriff der «*co-construction*» (19) anstelle der gängigen Theorie einer «Kolonisierung der Natur».

In lokaler oder vielmehr noch regionaler Perspektive steht die touristische Entwicklung der Pyrenäen seit dem 18. Jahrhundert im Mittelpunkt der Untersuchung. Eine Grundintention der Arbeit ist, zum Verständnis der ambivalenten gesellschaftlichen Haltung dem Tourismus ge-

genüber beizutragen, die zwischen «quasi-religiöser Faszination» (8), maximaler wirtschaftlicher Ausbeutung und vehementer Ablehnung schwankt. Die Langzeitperspektive, die sich vom 18. Jahrhundert bis in die Gegenwart zieht, also über drei Jahrhunderte hinweg, ist ein herausragender Vorzug der Studie. Hagimont schafft es, Brücken über Zäsuren zu schlagen und den historischen an den gegenwärtigen Tourismus anzubinden. Innerhalb dieser Zeitspanne konzentriert er sich vor allem auf das Thermalwesen und den Winter- beziehungsweise Skitourismus als leitende Themenbereiche. Im 18. und 19. Jahrhundert war das Thermalwasser in Kombination mit der Berglandschaft das ausschlaggebende (Umwelt-)Element für die touristische Vermarktung der Pyrenäen. An Beispielen wie Bagnères-de-Luchon zeigt Hagimont den Ausbau des Thermalwesens und auch die Entwicklung solcher regionaler Vorzeigemodelle. Anhand der Skigebiete des 20. Jahrhunderts veranschaulicht er eindrücklich die konfliktreichen Aushandlungsprozesse bei der Gestaltung von Orten in den schnee-armen Pyrenäen wie Superbagnères und Font-Romeu. Ähnlich den Alpen waren es die Grossinfrastrukturen wie Bahnen und Hotels, die in ihrer Wahrnehmung zwischen erfreulicher «Modernisierung» und Zerstörung der Landschaft oder der natürlichen Umwelt changierten.

Hagimonts umwelthistorische Analyse konzentriert sich im Kern auf die Umwandlung von Umweltelementen in touristische Konsumprodukte. Darin spiegelt sich sowohl die gesellschaftliche Einstellung gegenüber nichtmenschlichen Elementen in ihrer Umgebung als auch die Veränderung der Mensch-Umwelt-Beziehungen wider. Der Tourismus spielt, so Hagimont, eine wichtige Rolle bei der Formung und Verbreitung des zeitgenössischen Blicks auf die Umwelt und trägt damit auch zur Veränderung von

Ökosystemen bei, indem sie in Bezug auf ihren Warenwert gedeutet werden (18). Im Rahmen der touristischen Vermarktung kommt es zu einer materiellen Veränderung der Umwelt, ein signifikantes Beispiel sind etwa die Skigebiete. Diese systematische Verbindung von Tourismus- und Umweltgeschichte ist zweifellos ein bedeutendes Unterfangen und ein Desiderat, das in zukünftigen Forschungsarbeiten noch mehr Aufmerksamkeit verdient. An dieser Stelle sei zur insgesamt sehr reichhaltigen Arbeit kritisch angemerkt, dass der titelgebende Umwelταςpekt mehr Aufmerksamkeit und Tiefe verdient hätte. Über weite Strecken hinweg handelt es sich um eine vorwiegend klassische kultur- sowie wirtschafts- und sozialhistorische Studie mit deutlichem Schwerpunkt auf dem Thermalwesen, bei welcher der Autor konkrete umwelthistorische Fragen noch zu wenig herausgearbeitet, artikuliert oder resümiert hat. An einigen Stellen hätte sich ausserdem eine geschlechterhistorische Perspektive angeboten – auch wenn diese nicht im Zentrum der Arbeit steht. Beim Fokus auf Akteur\*innen drängen sich geschlechtsspezifische Betrachtungen auf. Hierin liegt noch Potenzial für eine differenziertere Herangehensweise.

Ein besonders fruchtbringender Ansatz, den Hagimont als Bindeglied zwischen der Tourismus- und der Umweltgeschichte anlegt, ist das Konzept der Heterotopie, sprich der «realisierten Utopien» oder «anderen Räume» (69) – in Anlehnung an Michel Foucault. Dieses dient ihm zur Verflechtung dreier Ebenen: die Erwartungen der Tourist\*innen an die bereisten Orte und ihre Reaktionen auf das, was sie vorfinden; die Anpassung des Raumes an diese Erwartungen (seitens der lokalen Akteur\*innen) und die daraus resultierenden wirtschaftlichen und sozialen Dynamiken. Die Berge oder Bergwelten wurden im 19. Jahrhundert zu Hetero-

topien, zu tatsächlich realisierten Utopien vor allem für die städtische Bevölkerung. Die Pyrenäen wurden als Raum emotionalisiert, woraus sich ökologische Mobilisierungen speisten. Die Erhaltung dieser Landschaft und dieses «Erbes» (*patri-moine*), das wirtschaftlich, sozial und kulturell verwertet und stilisiert wurde, rückte immer mehr in den Mittelpunkt des Interesses. Das wohldurchdachte Konzept Hagimonts könnte allerdings durch einen noch stärkeren Fokus auf die Perspektive und die individuellen Erfahrungen der Reisenden (zum Beispiel durch Ego-Dokumente, durch Reisetagebücher) an Tiefe gewinnen. Dabei dürfte es wohl dem breiten Zeithorizont geschuldet sein, dass sich manches nicht so detailliert behandeln lässt, wie es für eine möglichst umfassende Darstellung wünschenswert wäre.

Dem Untersuchungsraum der Pyrenäen, die sich auf einer Länge von mehr als 400 Kilometern über französisches und spanisches Staatsgebiet ziehen, widmet sich Hagimont in grenzüberschreitender Perspektive. Wenngleich der Fokus der Studie deutlich stärker auf den französischen Pyrenäen liegt, analysiert Hagimont auch die Gemeinsamkeiten und Unterschiede sowie die transnationalen beziehungsweise regionalen Vernetzungen und Transfers dieses Grenzgebiets. Der Tourismus in den Pyrenäen lebte und profitierte besonders von diesem «Grenzeffekt» (188) und der «orientalischen» Exotik des Grenzraumes. Ebendieses Grenzgebiet, das einen Teilbereich in Hagimonts Publikation darstellt, verdient noch weitere Forschungen, vor allem in Form einer systematischen (regionalhistorischen) Untersuchung.

Resümierend lässt sich festhalten, dass Steve Hagimonts Langzeitstudie zur Entwicklung des Tourismus in den (französischen) Pyrenäen zweifellos eine ausgezeichnete, für die Tourismusgeschichte

bereichernde Arbeit darstellt, die besonders in ihrer Grundkonzeption mit Einbezug der Umweltperspektive zu weiteren Forschungen anregt.

*Katharina Scharf, Graz*

Augusto Ciuffetti, Luca Mocarrelli (Hg.)

**Dighe, laghi artificiali e bacini idroelettrici nell'Italia contemporanea**

Soveria Mannelli: Rubbetino, 2021, 167 S., € 16.–

Italien setzte als kohlearmes Alpenland schon früh auf Hydroelektrizität, um seine Industrialisierung nach 1880 mit der landeseigenen Wasserkraft aus den Bergen zu versorgen. Wie die daraus hervorgegangenen Staumauern und Speicherseen das Land wirtschaftlich sowie naturräumlich bis weit in die Nachkriegszeit prägten, zeigt der von Augusto Ciuffetti von der Università Politecnica delle Marche und Luca Mocarrelli von der Università degli Studi Milano-Bicocca gemeinsam herausgebrachte Sammelband auf. Das Buch umfasst neben der Einleitung sieben Beiträge, von denen die ersten beiden die italienischen Fallbeispiele in einen globalhistorischen Kontext stellen. Hierfür liefert der erste Aufsatz von Manuel Vaquero Piñeiro einen Überblick über den Stauseebau in den USA, Spanien und Grossbritannien. Anschliessend legt Luigi Lorenzetti im zweiten Kapitel die Wasserbaugeschichte der Schweiz dar, womit ein Land des Alpenbogens den Fallstudien zu Italien vorangeht, das im 20. Jahrhundert ebenso den weitgehenden Ausbau seiner Hydroenergie forcierte. Die nachfolgenden fünf Beiträge wenden sich den Regionen Veneto, Lombardei, Romagna, Molise sowie Kalabrien zu und bieten somit einen aufschlussreichen Querschnitt durch die Geschichte des Talsperrenbaus von

den Alpen über den Apennin bis hinunter zum Gebirgsmassiv der Sila.

Die Auswahl rückt zwar periphere Einzugsgebiete der Wasserkraft Italiens in den Fokus, welche die Historiografie zu diesem Thema bisher noch kaum erforscht hat, und vergleicht diese miteinander, doch mindestens ein Kapitel zum Trentino und/oder zu Südtirol hätte den Band sinnvoll ergänzt. Immerhin erkannten landesweite Energiekonsortien und Chemieunternehmen in den beiden nördlichsten Alpenprovinzen nach dem Ersten Weltkrieg ein Eldorado der «weissen Kohle», das sie mit leistungsstarken Stauseen erschlossen und im Interesse weit entfernter Wirtschaftsmetropolen ausbeuteten. Obwohl die ersten beiden Kapitel über die USA und Europa die italienischen Fallstudien international einordnen, stehen sie inhaltlich für sich. Eine vertiefte Auseinandersetzung mit den transnationalen Verflechtungen der Energiewirtschaft Italiens hätte die globalhistorische Perspektive markanter hervorgehoben. Dafür liefert der Sammelband eine umso reichhaltigere nationalgeschichtliche Grundlage, die zu weiteren methodischen Tiefenbohrungen einlädt. Angesichts aktueller Debatten um das Anthropozän oder innovativer Ansätze der *Energy Humanities* sowie der Infrastrukturforschung bieten sich hierfür vielversprechende Zugänge an.

Bereits in der Einleitung weisen die beiden Herausgeber auf die durchwegs ambivalente Entwicklung der sich über die Apenninen-Halbinsel erstreckenden Stauseelandschaft hin, deren Ausbau auf das Fortschrittsparadigma einer gewaltsamen Hochmoderne zurückgehe und als Ausdruck des Anthropozäns schwerwiegende sozioökologische Verluste eingefordert habe: «Se nell'era dell'antropocene, la pervasiva azione dell'uomo sembra quasi privare la natura di ogni diritto, in quanto piegata e subordinata alle sue esigenze, è chiaro che anche la creazione di

un lago artificiale diventa non solo il simbolo di un evidente progresso, ma anche metafora di una modernità che si impona con la forza.» An diese düstere Bilanz schliessen die Artikel mit ihren Fallstudien nahtlos an und eröffnen somit einen differenzierten Einblick in unterschiedliche Landesregionen. Den Auftakt macht Giacomo Bonan, indem er aufzeigt, wie Industriekonzerne den durch den Veneto fliessenden Piave im 20. Jahrhundert ohne Rücksicht auf ökologische oder soziale Verluste zu ihrem Energiespeicher umbauten und die technokratische Hybris der Società Adriatica di Elettricità (SADE) schliesslich die Flutkatastrophe von Vajont (1963) herbeiführte. Augusto Ciuffetti wertet daraufhin in seinem Aufsatz die Fachzeitschrift *Chilowattora* der Mailänder Azienda Elettrica Municipale (AEM) aus und analysiert deren Kommunikationsstrategie in der öffentlichen Vermittlung neuer Kraftwerksprojekte. Die AEM baute ihre Anlagen namentlich im Veltlin mit einem modernistischen Fortschrittsnarrativ, welches das Einzugsgebiet der Adda als eine energiewirtschaftlich sowie touristisch konsumierbare Landschaft darstellte. Entsprechend behauptete die AEM den vermeintlich mangelhaften alpinen Naturraum mit ihren Konstruktionen zu verschönern, womit sie den Besuchern des Bergtals ein eindrucksvolles Seenpanorama versprach. Obwohl in Italien die Zentralregierung Konzessionen für Stauwerke vergibt, entstanden viele Anlagen auf Initiative kommunipaler Stromanbieter, die sich mancherorts zu Konsortien zusammenschlossen. Der Aufsatz von Alberto Malfitano und ein weiterer aus der Feder von Roberto Parisi und Maddalena Chimisso zeigen auf, wie einzelne Speicherseeprojekte zur Strom- und Wasserversorgung zwischen unterschiedlichen Verwaltungsebenen ausgehandelt wurden. Während bei der 1988 eingeweihten Staumauer von Ridra-

coli in der Emilia-Romagna ein verhandlungspolitisches Erfolgsprojekt zwischen Kommunen, der Region und dem Staat ausgemacht wird, fällt das Fazit zur 1980 fertiggestellten Werkanlage Castel San Vincenzo in Molise nüchterner aus. Mit Ausnahme einiger weniger überdimensionierter Verkehrs- und Energieinfrastrukturen habe die Lokalkwirtschaft der südlichen Randregion kaum nachhaltig vom Ausbau der Wasserkraft profitiert. Der siebte Beitrag von Giovanni Cristina führt abschliessend in die südlichen Ausläufer des Mezzogiorno zur kalabrischen Sila. Das strukturschwache Bergmassiv erhielt zwischen 1923 und 1959 sechs Stauseen, hinter denen je nach Entstehungszeitraum unterschiedliche entwicklungspolitische Planungsideologien standen. Um die Jahrhundertwende sollte die Hydroelektrizität Verkehrsinfrastrukturen antreiben und die Speicherbecken sollten zur Bewässerung des bewirtschafteten Landes beitragen. Später erkannten faschistische Planungsideologen in der Sila eine Binnenkolonie zur Kultivierung einer ihrer Ansicht nach hochwertigen mediterranen «Menschenrasse». Nach dem Zweiten Weltkrieg bauten regionale Entwicklungsbanken im Rahmen einer von Rom aus koordinierten Landwirtschaftsreform in der Sila weitere Stauseen. Trotzdem blieb eine umfassende Industrialisierung des kalabrischen Hinterlandes aus, wovon die hinterlassenen Infrastrukturen der Wasserkraft noch heute Zeugnis ablegen. Der Erkenntnisgewinn des Sammelbands liegt im Wesentlichen darin, dass dessen Beiträge die Geschichte der Wasserkraft Italiens in bisher noch kaum erforschten Räumen quellengesättigt untersuchen und in den zwei ersten Kapiteln ein globalhistorischer Vergleich mit anderen Länderfallstudien stattfindet. Der Einfluss der Hydroenergie auf die wirtschaftliche und infrastrukturelle Entwicklung des Landes nicht nur in den Alpen, sondern genauso



in den Gebirgszügen der südlichen Landesregionen zeigt sich somit artikelübergreifend. Stauseen, Kraftwerke und die davon ausgehenden Verteilnetze griffen fundamental in Landschaft, Kultur und Gesellschaft der Apenninen-Halbinsel ein. Trotz der zentralstaatlichen Verfügungsgewalt über die reichhaltigen Wasserressourcen benötigten neue Anlagen vielerorts eine Absprache zwischen lokalen, regionalen sowie staatlichen Teilhabern und Nutzniessern. Als Fazit weisen die Fallstudien eine wiederholte Diskrepanz zwischen den Zukunftsentwürfen der Wasserbauer und der ausbleibenden Modernisierung strukturschwacher Randregionen auf.

Die in der Einführung angekündigte wirtschafts- und umwelthistorische Sicht auf den Stauseebau Italiens löst das Buch souverän ein. Allerdings gehen die Ausführungen auf Kosten einer sozialhistorischen Auseinandersetzung mit dem Thema. Angesichts der von der Wasserbaueuphorie ausgelösten Flutkatastrophen und der Umsiedlungen hätte sich ein dritter Schwerpunkt angeboten. Weiterführende Studien finden hier vielversprechendes Anschlusspotenzial. Darüber hinaus liefert der Sammelband einen bedeutenden Beitrag an aktuelle Umweltdebatten, indem er einen kritischen Blick auf die vermeintlich nachhaltige Energieresource Wasser wirft.

*Sebastian De Pretto, Bern*

**Bettina Schlorhauser**  
**Berghotels 1890–1930**  
 Südtirol, Nordtirol, Trentino  
 Bd. 2: Bauten und Projekte von  
 Musch & Lun und Otto Schmid

Basel: Birkhäuser, 2021, 304 S., Fr. 123

Tirol und Tourismus gelten heute oft als Synonyme, weit über die Alpen hinaus. Das Bundesland Tirol, Südtirol und das

Trentino, die drei Grossregionen, die bis 1918 das Kronland Tirol bildeten, erreichten 2019 rund 100 Millionen Nächtigungen, immerhin knapp ein Viertel der *pernottamenti* Italiens. Tirols aktueller Tourismusboom war noch um 1890 kaum absehbar. Damals, an der Schwelle der Belle Époque, deutete sich der Erfolg der zentralalpinen Region im aufstrebenden Sektor zwar an, stand aber im Schatten der Schweiz, der bewunderten Grossmacht und Referenz im Tourismus der Alpen.

Der touristische Aufstieg Tirols bildet einen Schwerpunkt der grossen Darstellung der Kulturwissenschaftlerin und Architekturtheoretikerin Bettina Schlorhauser, die an der Technischen Fakultät der Universität Innsbruck lehrt. Der Titel «Berghotels» ist eng gefasst, denn das Buch handelt nicht nur von Bau- und Architekturtypen alpiner Hotellerie in Tirol, sondern zielt auf den weiteren Kontext der Entwicklung. Einbezogen wird auch das wirtschaftliche und soziale Umfeld von Hotelbauten, wie dies Roland Flückiger-Seiler und Isabelle Rucki für die Schweiz wegweisend erfasst haben. Die Autorin verknüpft Architektur-, Unternehmens- und Sozialgeschichte in einem ebenso begrüßenswerten wie riskanten Zugriff. Ausgangspunkt und Kernstück des Buches war die inventarische Erfassung des Archivs des Meraner Architektur- und Baustudios Musch & Lun, dessen Plansammlung zahlreiche Hotelprojekte des Unternehmens für den Tiroler Raum enthält. Mithin stehen Architektur, Bautechnik, Raumordnung, politisch-öffentliche Akteure wie Entrepreneur im Zentrum der Publikation, die ebenso opulent wie präzise bebildert ist. Die reiche Ausstattung wurde ermöglicht dank des Mitherausgebers, des Touriseum, des Südtiroler Landesmuseums für Tourismus in Meran.

Schlorhauser entwirft vorab ein Bild der

Tiroler Situation Mitte der 1860er-Jahre, als der gründerzeitliche Aufschwung, die Bahnerschliessung und das sich ausweitende Interesse am Alpinismus Tirol neue Impulse vermittelten. Der 1867 eröffneten Brennerbahn folgte 1871 die Strecke Franzensfeste–Villach, als *direttissima* zwischen Tirol und Wien, 1881 dann die Verbindung zwischen den Städten Bozen und Meran. Damit hatte auch Meran, neben Innsbruck Startpunkt des Tiroler Tourismus, endlich eine Bahnverbindung. In der seit etwa 1850 renommierten Kurstadt startete der Tourismus Tirols zunächst noch bar jener Dynamik, die sich in Schweizer Gebirgskantonen und an den Seen seit 1800 abzeichnete. Kapitalmangel, fehlende öffentliche Förderung und religiöse Vorbehalte im monokonfessionell katholischen Tirol legten dem Tourismus bis um 1880 Zügel an. Dennoch erlebten Meran oder Gries bei Bozen eine kleine Hotelgründungswelle, die aber mit dem Börsenkrach 1873 ins Stocken geriet. Das Interesse von Wiener Bauträgern wie der Baugesellschaft für Kurorte versandete in der österreichweiten Konkurswelle nach dem «schwarzen Mai» 1873 ziemlich rasch.

Nach dem historischen Rahmen widmet sich Schlorhauser vor allem dem Architektur- und Betriebstypus Hotel. Im Gegensatz zur häufig akzentuierten Verwandtschaft mit Adelspalais betont sie den Zusammenhang mit dem Bautypus von Hospizen und Hospitälern und relativiert damit den repräsentativen Charakter. Die funktionale Ausrichtung von Hotels weist auch gestalterische Nähe zu Bahnhochbauten auf, wie die Autorin am Beispiel des Südbahnhotels in Toblach (Pustertal) ausführt, das 1877/78 von Wilhelm Ritter von Flattich, Hochbauingenieur der Südbahn, entworfen wurde. Die Autorin stimmt dem Befund des Ingenieurs Joseph August Lux zu, der Hotels nicht primär als Traumschlösser bewertete, sondern als

«eine Synthese von Klinik, Wagon-lits und Maschine». Schlorhausers Reflexionen zur Architekturtheorie von Hotels, kommen, gestützt auf die Basisarbeit von Nikolaus Pevsner, zu originären Einschätzungen. Die detaillierte Analyse der Architektur von Tiroler Berghotels ist eine Stärke des Buches, auch dank des eingehenden Vergleichs mit der Schweizer Situation, vor allem im Engadin. In Tirol, so Schlorhauser, gebot die schwache Kapitalbasis von Investoren eine kostenbewusste und funktionale Bauweise. Zudem setzte im touristischen Nachzügler Tirol der Hotelbau ab 1890 zu einem Zeitpunkt ein, als die Welle des Historismus, die den Schweizer Hotelbau lange charakterisierte, bereits abebbte. Ein Hotel wie das Maloja Palace im Oberengadin (1884) wäre in Tirol allein aus Kostengründen undenkbar gewesen, zudem hätte man in Tirol einen derartigen Höhenflug des Neoklassizismus aus stilistischen Gründen im Zuge der aufsteigenden Heimatbewegung abgelehnt.

Die ab 1895 erbauten Hotels boten eigenständige Lösungen, die das Buch markant umreisst. Architekten wie der aus Niederösterreich stammende Otto Schmid (1852–1921) entwickelten einen funktionalen Heimatstil mit sorgfältig dimensionierten Baukörpern unter Verwendung einheimischer Materialien in der Aussengestaltung und Anklängen an den im südlichen Tirol verbreiteten Burgenhistorismus. So entstanden landschaftsgerechte Bautypen, getragen von einem Flair, das eine gehobene Klientel ebenso akzeptierte, wie es der Repräsentation abholde Alpinisten anzog. Die in einem zeitgleichen Hattrick am 1. und 15. Juni 1896 eröffneten Karersee-Hotels am Rosengarten, das Trafoi-Hotel an der Stilfserjochstrasse und das Sölden-Hotel am Fuss des Ortlers waren der Auftakt zu einer Serie von Häusern, die vorab in alpinen Hochlagen erfolgreich platziert wurden.

Es ist eine Stärke des Buches, dass über



die Architektur- und Bauanalyse hinaus auch die Promotoren der Entwicklung – besonders erhellend im Hinblick auf die Netzwerke der Tourismuspioniere ab etwa 1890 – ins Blickfeld rücken. Schlorhauser präsentiert einen Kreis von Entrepreneuren, die, meist um 1850 geboren, aus dem Umfeld Meran kamen. Juristen, Anwälte, Ärzte, Unternehmer und Techniker erkannten die touristische Entwicklung Tirols als Chance wirtschaftlicher Entwicklung ihres Einzugsgebietes und weiterer Landesteile, wofür sie zum Teil weiträumige Perspektiven entwarfen. Politisch liberal bis deutschnational ausgerichtet, verfolgten sie für das südliche Tirol politische wie unternehmerische Ziele. In einem politischen Umfeld der dominanten Konservativen auf Landesebene, die dem Tourismus bis um 1895 nicht nur skeptisch begegneten, sondern ihn sogar perhorreszierten, erkannten sie ihn als politischen und gesellschaftlichen Taktgeber, um der krisenhaften Situation alpiner Räume zu begegnen. Die im Verein für Alpenhotels engagierten Promotoren verfolgten neben sozialpolitischen Zielen auch gute Renditen für ihr Investment, das dank der Vereinsform niedrigen Steuersätzen unterlag. Zudem agierten ihre Initiativen auch in nationalen Grenzzonen, um dem italienischen Irredentismus mit wirtschaftlichen Initiativen und der Okkupation alpiner Räume zu begegnen. Akteure wie Theodor Christomannos waren Deutschnationale, die wie auch weite Teile des Deutschen und Österreichischen Alpenvereins die Berge Tirols von «welscher Infiltration» freizuhalten wünschten, wie auch Forschungen von Michael Wedekind und Pieter M. Judson eindrücklich dokumentiert haben.

Die Motivstränge von Profit, politischem Terraingewinn, sozialer Zielsetzung und Selbstrepräsentation zeichneten sich im Tourismus und in seiner Architektur stetig durch. Die Darstellung Schlorhausers

schildert diese Entwicklungen überwiegend mit dem Schwerpunkt der Architektur im Kontext von Traditionsbildung, Brüchen und neuen Stilentwürfen. Besonders repräsentativ für die Ambitionen war das 1897 eröffnete Karerseehotel, das zu Füßen des Rosengartens die Qualitäten von Landschaft, Gestaltung und Beherbergung vollendet verband. Wenige Alpenhotels in Österreich boten einen derart faszinierenden Hintergrund, der sich nach abenteuerlicher Anfahrt an Bozen durch die gefährliche Schlucht des Eggentals entfaltete. Umso spektakulärer wirkte der Brand, der das stark frequentierte Haus 15 Jahre nach der Eröffnung 1910 verwüstete.

Der zweite Band der Darstellung ist vor allem ein Katalog wichtiger Hotelbauten von Musch & Lun sowie Otto Schmid, die vornehmlich auf das südliche Tirol vom Brenner an abwärts konzentriert sind, mit wenigen Ausnahmen in Kitzbühel oder Fulpmes im Stubai. Die kenntnisreiche Bewertung von Architektur und Architektenintentionen, der Projekte und Erweiterungen, der bautechnischen Spezifika überwiegen hier im Vergleich zur Einbettung in die allgemeine Entwicklung und rücken den historischen Rahmen in den Hintergrund. Die in Tirol besonders spürbare Auswirkung des Ersten Weltkriegs und seiner Folgen bleibt so am Rande, ebenso die Reorientierung der Nachkriegszeit mit neuen Gästeschieden und Öffnungen zur Architekturmoderne.

Das doppelbändige Werk besticht durch einen Ansatz, der vielfältige Anschlussstellen eröffnet: Es belegt eindringlich, welche Funktionen dem Tourismus als Schrittmacher der Moderne im Alpenraum zukamen und welche programmatische Rolle dabei die Architektur von Berghotels spielte. Sie wirkte als Speerspitze neuer Gestaltungsformen, Bautechniken und energetischer Lösungen, die auf das soziale und nationale Umfeld durchschlugen. Dies wird eindrucksvoll dokumen-

tiert in Schlorhaufers Opus magnum, das zwischen Tourismus- und Architekturgeschichte eine Brücke schlägt und dank seiner eminenten Qualität die Vergleichbarkeit touristischer Entwicklung in Schweizer Gebirgskantonen und in Tirol sprunghaft erhöht.

*Hans Heiss, Innsbruck*

**Susanne Stacher**  
**Sublime Visions**  
**Architecture in the Alps**

Basel: Birkhäuser, 2018, 223 p., € 39.95

L'organisation de ce livre a de quoi surprendre. C'est un véritable puzzle qui attend le lecteur. Si six gros chapitres s'y succèdent, on commence par un avant-propos, suivi d'un second – rédigés respectivement par les directeurs de thèse, Matthias Boeckl de l'Université des Arts appliqués de Vienne et Philippe Potié de l'École nationale supérieure d'architecture de Versailles – avec, intercalée, la table des matières, qui est elle-même divisée en deux; vient ensuite l'introduction du travail par l'auteure, immédiatement suivie d'un texte de Baldine Saint Giron, professeure émérite de l'Université Paris-Nanterre et spécialiste du sublime. À la lecture des six chapitres centraux, on n'est pas au bout de son étonnement puisque chaque chapitre est suivi d'encadrés: 53 au total, développant des points abordés dans le texte principal. La conclusion de l'auteure est encore suivie d'un post-scriptum de Paolo Amaldi, professeur à l'École nationale supérieure de Versailles. Issu d'une thèse de doctorat en histoire de l'architecture, l'ouvrage demande donc beaucoup d'attention et de flexibilité...

Sous cet entrelacs de textes, le propos est cependant simple, mais tout à fait passionnant: comment le sublime, notion qui est véritablement conceptualisée au

XVII<sup>e</sup> siècle, se matérialise-t-il jusqu'à nos jours dans l'architecture alpine? Cette interrogation vise à mieux comprendre les relations entre l'être humain et la nature, les modalités de leurs changements à travers les visions architecturales qui s'y développent et les différents usages que l'on entend promouvoir, que ce soit dans le domaine de l'hôtellerie, de l'habitat, des infrastructures sportives et médicales (sanatoriums), de l'éducation (colonies de vacances), des moyens de transport (funiculaires, téléphériques). C'est le propos des six chapitres qui abordent ces thématiques de manière plus ou moins approfondie – plus ou moins, car si certaines d'entre elles ont déjà fait l'objet de nombreuses études que Susanne Stacher référence précisément dans la bibliographie, d'autres ont été moins analysées. À certains égards, l'ouvrage est donc plus une compilation de faits, de réalisations, de projets et d'intentions tirés de ce que l'on connaît déjà, plutôt qu'une étude originale basée sur des sources inédites. Mais cela n'enlève rien à l'intérêt du travail. C'est justement la juxtaposition de ces thématiques et leur mise en perspective dans l'espace alpin qui est intéressante.

Très logiquement, le premier chapitre aborde l'émergence de la notion de sublime dans le contexte alpin et son impact sur la perception des Alpes. Reprenant les grands textes de la philosophie politique, il montre aussi comment certaines réalisations architecturales ont modelé la notion. Rien de nouveau dans ces lignes qui reprennent les grands classiques en la matière: Burnet, Addison, Burke, Rousseau, de Saussure, Kant, Schiller jalonnent l'histoire du sublime. La matérialisation de cette vague idéologique se retrouve, entre autres, dans le panorama de Barker de 1793 à Londres, le Village suisse de l'Exposition nationale suisse de 1896 ou les peintures de Giovanni Segantini. Avec les chapitres suivants, nous entrons

de plain-pied dans le développement des thématiques qui ont débouché sur des expérimentations concrètes. Il s'agit d'abord de démontrer la puissance de la représentation du cristal comme forme élémentaire produite par la nature et de sa diffusion, de la culture (notamment de la danse et du cinéma) et de l'histoire de l'art à l'architecture. Les réalisations de Paul Scheerbarth et son architecture de verre, de Bruno Taut ou encore de Richard Buckminster Fuller et ses sphères géodésiques s'inscrivent dans cette représentation des Alpes. Dans un chapitre, les édifices construits dans le domaine thérapeutique sont présentés. Ils restent centraux dans l'apparition de nouvelles formes architecturales. Dans la croyance des bienfaits qu'il est en mesure d'apporter à la santé, «l'air» des Alpes devient le support de toutes les réflexions. Nous le voyons avec l'érection des sanatoriums qui doivent faire mieux profiter les patients et les patientes du soleil et qui sont à l'origine de maintes réalisations, notamment par Juraj Neidhardt et Rudolf Gaberel à Davos, Pol Abraham et Henry Jacques Le Même au Plateau d'Assy. Nous le constatons aussi avec les expérimentations sensorielles liées au mouvement du Monte Verità dans le canton du Tessin. Tout entière consacrée aux colonies de vacances, la question éducative n'est pas en reste dans ce foisonnement architectural. Les réalisations d'Adolf Loos, Henry Jacques Le Même, Alfons Rocco, Jakob Licht, Hannes Meyer, ainsi que les édifices dédiés à l'éducation fasciste, imaginés par Vittorio Bonadé Bottino et Gino Levi-Montalcini ou encore en Allemagne par Lois Welzenbacher, sont passés en revue et comparés entre eux. Un autre chapitre est dédié aux «mouvements, ravissement et vertige» qui s'incarnent dans des réalisations aussi diverses que les infrastructures des sports d'hiver (hôtels, moyens de transport, tremplins), mais également

dans les relations entretenues entre le corps et l'architecture (les peintures érotiques d'Alfons Walde, le projet Bivouac de Charlotte Perriand et Pierre Jeanneret, l'expérience du Timmelsjoch de Werner Tscholl). Le dernier chapitre est, quant à lui, consacré à l'émergence du tourisme de masse dans les années 1960 et aux réalisations architecturales qui s'y déploient. Savoir comment la société de consommation a conquis la nature et comment elle a transformé le sublime en «greffes urbaines» nous fait entrer dans l'univers des stations gigantesques aux milliers de lits: les projets non réalisés du Corbusier à Vars, ceux réalisés par Marcel Breuer à Flaine, ceux d'un collectif d'architectes à Belleville ou encore les réalisations de Charlotte Perriand aux Arcs 1600 et celles de Jean Prouvé, Reiko Hayama et Serge Binotto pour l'hôtel Les Arcs 2000 servent de support à la démonstration. La démocratisation des sports d'hiver s'associe ici à des formes de dévoiement de la montagne, domestiquée jusque dans ses moindres recoins au profit de la joie du plus grand nombre.

Beaucoup de noms – connus ou moins connus –, de projets, de lieux et de types d'édifices sont donc égrenés tout au long du livre. On sort de sa lecture un peu étourdi tant l'amoncellement est imposant. Mais nul doute qu'il nous aide à mieux comprendre comment les Alpes ont été bâties au cours de ces trois derniers siècles, les motivations qui ont guidé les multiples réalisations, les idéologies et les idées qui les sous-tendent. Certes, mis côte à côte, les chapitres offrent peu d'angles de comparaison entre eux, la démonstration se résumant souvent à une mosaïque de cas qui s'alignent les uns aux autres. Mais qu'à cela ne tienne, même compliqué dans son organisation, l'ouvrage est solide, très bien documenté et, ce qui contribue au plaisir de sa lecture, les abondantes illustrations (199 au total)

clarifient beaucoup les présentations parfois ardues qui servent d'explications.

*Laurent Tissot (Neuchâtel)*

André Holenstein,  
Hans-Ulrich Schiedt  
**Die helvetische Strassenquête**  
Eine zentrale Quelle für die  
Verkehrsgeschichte. Quellen –  
Transkriptionen – Kommentare –  
Interaktive Karten

[www.strassenenquete.ch](http://www.strassenenquete.ch)

Alors que l'étude des mobilités connaît ces dernières années un essor important, en particulier en Suisse, un projet financé par le Fonds national suisse (FNS), mené par André Holenstein et Hans-Ulrich Schiedt entre 2014 et 2019, s'est intéressé à une «source centrale pour l'histoire des transports»: une enquête routière dirigée par l'administration centrale de la République helvétique entre 1798 et 1803. Les porteurs du projet reconnaissent toutefois que le titre est quelque peu trompeur: il ne s'agit pas d'une seule enquête, mais bien – et c'est l'un des résultats de leurs travaux – d'un «véritable processus de sondage progressif». Sept enquêtes sont ainsi conduites par l'administration centrale sur l'état des routes et de la circulation: chaque canton (à savoir, pour la période allant de la seconde moitié de 1798 jusqu'à 1802: Argovie, Baden, Bâle, Bellinzone, Berne, Fribourg, Léman, Linth, Lugano, Lucerne, Oberland, Rhétie [temporairement], Schaffhouse, Säntis, Soleure, Thurgovie, Valais, Waldstätten, Zurich) doit à cet effet lui transmettre des informations sur les circulations. Sur un modèle peut-être inspiré de systèmes mis en place dans d'autres pays européens à la même période – comme celui instauré en France en 1736 par Philibert Orry, alors contrôleur général des Finances –

les routes doivent également être classées en fonction de leur importance pour les communications et du volume du trafic. Ce sont ces tableaux de classification envoyés par les cantons au ministre de la Guerre, ainsi que les correspondances encadrant ces enquêtes, des notes explicatives, des cartes ou encore des mémoires, qui sont au cœur de ce projet. Les sources, numérisées par les Archives fédérales, donnent un aperçu rare et presque exhaustif de l'état des routes et des chemins à cette période charnière entre le XVIII<sup>e</sup> et le XIX<sup>e</sup> siècle.

L'un des aboutissements de cette étude a été la publication d'un site internet offrant différents accès aux résultats du projet. Les enquêtes y sont présentées, décrites et contextualisées. L'outil principal développé est une carte interactive sur laquelle il est possible de visualiser toutes les routes du réseau, leur niveau de classement, leur nom moderne et leur nom contemporain. En plus de présenter les grandes conclusions de ces recherches, elle offre un panorama routier de la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, indispensable à toute étude sur les transports helvétiques de cette période. La carte met ainsi graphiquement en évidence le fait que les réseaux de routes et de chemins reflètent les conditions topographiques, économiques et politiques de chaque région. Ainsi, si des routes carrossables sillonnaient largement la Suisse actuelle, les régions montagneuses de l'espace alpin étaient surtout traversées par des chemins muletiers et pedestres. Certains cantons, en fonction de leur relation avec les pays voisins, étaient parfois mieux reliés vers l'extérieur qu'à l'intérieur; c'est le cas par exemple du Tessin ou de la région de Bâle. En 1800 – on le voit sur cette carte et on l'apprend à la lecture des textes –, il n'y avait donc pas d'espace de circulation intégré couvrant tout le territoire. Cette carte interactive revêt également



une dimension ludique pour les curieux et les curieuses qui souhaiteraient découvrir le réseau de routes et de chemins de l'époque moderne. Un effort notable de contextualisation est d'ailleurs fait pour rendre ces résultats abordables au plus grand nombre, avec notamment la possibilité d'accéder à un glossaire reprenant les mots et les expressions apparaissant dans les sources ou celle de consulter des tableaux explicitant les unités monétaires et celles de mesure. Une bibliographie est aussi disponible sur le site, offrant une base historiographique solide pour débiter des recherches.

Sur le site sont également accessibles les sources numérisées, notamment dans une section développant une réflexion sur la construction des routes d'un point de vue technique grâce, entre autres, à du matériel pédagogique et à des instructions. À partir de ces documents, il est par exemple possible de comprendre ce qu'était une bonne route pour les contemporains: elle devait éviter les fortes pentes, les marécages, les virages, les détours, etc. Il serait intéressant de rapprocher ces résultats des traités publiés à l'époque moderne, ainsi que les pratiques mises en œuvre dans les pays voisins afin d'étudier les transferts de connaissances dans le développement des réseaux de transports.

Outre des résultats sur l'histoire des mobilités, et c'est ce qu'expliquent les textes présentés dans les différents onglets du site, les dossiers sur les routes offrent également des aperçus plus détaillés sur le fonctionnement de l'administration helvétique, sur sa collaboration avec les autorités cantonales et, de manière générale, sur sa modernisation. Cette dernière est caractérisée par plusieurs aspects que l'on retrouve dans ces enquêtes routières: l'instauration de procédures institutionnalisées de décision et de contrôle, l'appui sur des experts et des connaissances techniques, l'uniformisation des régle-

mentations, la centralisation. Ces conclusions peuvent être utiles pour mettre en perspective d'autres enquêtes menées à la même période, telles celles portant sur les écoles, les paroisses ou les recensements de population.

Le site *strassenquête.ch* est ainsi un média pensé pour présenter les résultats de ce projet FNS, mais aussi un outil précieux pour comprendre et étudier les circulations de l'espace helvétique au tout début du XIX<sup>e</sup> siècle. Utile pour les historiens et les historiennes, il est également intéressant et pratique à consulter pour le grand public. Il n'est qu'à regretter qu'il ne soit pour le moment qu'en allemand; il gagnerait à être traduit en français et en italien, voire en anglais, pour que toute la population helvétique et la communauté scientifique y aient accès.

*Catherine Herr-Laporte (Paris)*

**Antonio De Rossi**

**La costruzione delle Alpi**

vol. I: Immagini e scenari del pittoresco alpino (1773–1914)

Roma, Donzelli editore, 2014<sup>1</sup>, 2020<sup>2</sup>, 428 p., € 28,50

vol. II: Nocevento e il modernismo alpino (1917–2017)

Roma, Donzelli editore, Roma, 2016, 658 p., € 42

La description de la transformation radicale des Alpes de la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle à nos jours peut sembler être un décentrement scientifique peu efficace pour penser notre mode de vie contemporain, en particulier l'urbanisation. Pourtant, c'est justement à partir de cette histoire que *La costruzione delle Alpi* – plus de mille pages articulées en deux volumes, signés par Antonio De Rossi, architecte et professeur au Politecnico di Torino –, propose des réflexions pour penser le futur de la planète. À partir d'un méticuleux travail de documentation, structuré par la connaissance

croisée des lieux et des sujets, De Rossi réalise des monographies spécifiques qui s'enchaînent selon une éco-histoire. Un territoire comme les Alpes, déterminé par sa géographie physique, peut, grâce à l'écriture de son histoire humaine, être pensé selon un destin commun au-delà de la multiplicité de ses trajectoires politiques.

### Architecture

L'architecture prend ici le sens large de la concrétisation du travail humain engendrant les transformations de la planète. Ce sens, élaboré par ses plus anciens théoriciens, de Vitruve à Alberti, intègre le rapport des hommes à la Terre, soit en se référant à la Nature avec une majuscule – ce qui se traduit par exemple par l'inscription de l'antique harmonie du cosmos dans les systèmes de proportions –, soit en voyant la nature comme une continuité des formes de vie. Étrangement, l'angoisse des effets de l'urbanisation limite les recherches s'intéressant réellement aux conséquences des activités humaines sur l'environnement. Le regard reste centré sur les métropoles. Une histoire à partir des Alpes permet de penser autrement: les modes d'implantation des établissements humains, les circulations et les manières d'habiter peuvent alors être étudiés comme une architecture aux multiples échelles concomitantes.

La partie finale du tome II, *Nocevento e il modernismo alpino (1917–2017)*, offre, sous la forme de «conclusions provisoires», l'élaboration de ce que l'auteur présente comme un nouveau paradigme: «la patrimonialisation des Alpes». En effet, le «patrimoine» peut jouer un rôle d'outil analytique précieux et devenir le cadre de pensée du projet architectural. Déjà en 1881, l'architecte William Morris, lors d'une conférence à Londres intitulée *The Prospects of Architecture in Civilisation*, avait plaidé pour que l'environnement soit considéré comme un patrimoine: «L'architecture signifie la prise en considération de tout l'environnement physique qui entoure la vie humaine [...] l'ensemble des modifications et des variations introduites sur la surface terrestre.» La demande, à la fin du XX<sup>e</sup> siècle, en particulier dans les Alpes, de «styles architecturaux» prétendument traditionnels et «patrimoniaux» en subvertit pourtant le concept. C'est pourquoi il convient d'analyser précisément, comme le fait De Rossi, les processus moteurs des réalisations humaines. L'histoire d'un territoire spécifique offre ainsi un cadre éthique pour penser la planète comme étant un patrimoine commun en constante édification.

ronnement soit considéré comme un patrimoine: «L'architecture signifie la prise en considération de tout l'environnement physique qui entoure la vie humaine [...] l'ensemble des modifications et des variations introduites sur la surface terrestre.» La demande, à la fin du XX<sup>e</sup> siècle, en particulier dans les Alpes, de «styles architecturaux» prétendument traditionnels et «patrimoniaux» en subvertit pourtant le concept. C'est pourquoi il convient d'analyser précisément, comme le fait De Rossi, les processus moteurs des réalisations humaines. L'histoire d'un territoire spécifique offre ainsi un cadre éthique pour penser la planète comme étant un patrimoine commun en constante édification.

### Culture

Revenons au texte et à son organisation. Le premier volume, *Immagini e scenari del pittoresco alpino (1773–1914)* (428 pages), décrit comment l'invention d'un imaginaire spécifique, «le pittoresque alpin», est lié à ce qui pourrait sembler antagoniste, à savoir l'invention d'une montagne dominée par les moyens de transports mécanisés. L'auteur démontre qu'ils découlent d'un même mouvement historique issu de l'industrialisation qui, grâce au chemin de fer, permet de franchir les Alpes. Le deuxième volume, *Novecento e il modernismo alpino (1917–2017)* (656 pages), porte essentiellement sur le développement du ski alpin qui, à l'échelle des massifs, reconfigure les Alpes en domaines skiables. Ce deuxième tome ouvre des perspectives qui pourraient se continuer par des recherches inscrites dans des cadres culturels, techniques ou artistiques très différents, comme y engagent les mentions récurrentes de l'*Alpine Architektur* de l'architecte Bruno Taut (1880–1938) tout au long de l'ouvrage.

Dès l'introduction du premier volume, les intentions de cette somme en dip-



tyque sont claires: «Ad oggi una storia «costruttiva» delle Alpi non era ancora stata scritta. Una storia quindi fisica, ma che al contempo vuole – e deve – anche essere una ricostruzione degli immaginari e dei differenti modi di concettualizzare la montagna che hanno guidato la mutazione e il progetto dell'ambiente alpino nelle modernità» (XIII). À partir de l'écriture de cette histoire «constructive» et «physique» s'ouvre un champ des possibles pour la pensée du projet, pour oser le futur.

#### *Oser le futur*

La nécessité de réfléchir en même temps à des échelles spatiales et temporelles différentes pour analyser les transformations des Alpes aux XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles construit un processus de projet architectural d'une portée plus efficace que celui de beaucoup d'histoires de l'architecture de la fin du XX<sup>e</sup> siècle, aux prises avec les questions urbaines. L'architecture peut, grâce à la spécificité du territoire alpin, retrouver la multiplicité de ses échelles de pensée et ainsi redevenir une culture partagée. C'est ce que permet la recherche d'Antonio De Rossi, notamment grâce à une impressionnante bibliographie en plusieurs langues (anglais, allemand, français et italien). Il est toutefois à regretter qu'elle ne se retrouve pas sous forme synthétique à la fin des ouvrages alors qu'il y a à chaque fois des index des lieux et des noms propres. Cette riche littérature permet de documenter les différences culturelles des pays quant à leurs particularités dans la manière de gérer différemment des territoires avec pourtant des objectifs similaires: le tourisme à la suite du Grand Tour, la santé avec les cures dans les sanatoriums avant les antibiotiques, les loisirs destinés tout d'abord à une élite urbaine, puis idéalement à tous et, aujourd'hui, la possibilité d'être des lieux de vie permettant loisirs, sports d'été comme d'hiver,

et travail. L'histoire des Alpes ou, plutôt, sa construction mentale en tant que lieu habité du XIX<sup>e</sup> et du XX<sup>e</sup> siècle permet d'«acculturer» de nouveau l'architecture par ce décentrage radical. La leçon est d'autant plus forte qu'il s'agit d'une région de la planète identifiée par ses caractéristiques naturelles, la «montagne», qui a toujours été un lieu d'échanges essentiel pour la construction de l'Europe, comme l'ont montré les historiens auxquels l'auteur fait référence. Ce monde rural s'est transformé en un temps extrêmement rapide. Des ouvrages récents comme celui d'Alessandro Stanziani, *Capital Terre. Une histoire longue du monde d'après (XII<sup>e</sup>–XXI<sup>e</sup> siècle)*, ou le dernier numéro de la revue *Critique*, «Vous avez dit Nature?», nous permettent de réintégrer ces transformations dans l'histoire de notre planète. *La costruzione delle Alpi*, description dynamique et qualitative d'un laboratoire expérimental des transformations en acte de la planète, ouvre un cadre éthique pour la pensée du futur.

*Françoise Very (Venise-Grenoble)*

**Guy Geltner**

#### **Roads to Health**

#### **Infrastructure and Urban Wellbeing in Later Medieval Italy**

Philadelphia, University of Pennsylvania Press, 2019, 259 p., \$ 65.–

Le riflessioni sulle infrastrutture sono sempre essenziali per lo storico del medioevo che si voglia occupare delle aree di montagna perché il sistema infrastrutturale è di vitale importanza, in un ambiente complesso come quello alpino, per assicurare a chi lo abita la possibilità di muoversi, commerciare e vivere. Considerazione banale, questa, che diventa un po' meno ovvia quando, come nel caso del presente volume, l'autore accosti il tema

delle infrastrutture al tema del benessere urbano (e non). L'ipotesi di lavoro alla base di *Roads to Health. Infrastructure and Urban Wellbeing in Later Medieval Italy* di Guy Geltner è la seguente: «The working assumption of this book (...) has been that individuals, organizations, societies, and regimes across the Italian peninsula perceived health – however they defined it – as a *sine qua non* of the good life and thus integrated it into the myriad political imaginations and social practices designed to pursue and secure that life» (132). Tuttavia, il lettore di *Roads to Health* nell'accostarsi al volume dovrà tener conto del dibattito, sviluppatosi a distanza tra ricercatori italiani e anglosassoni, intorno al tema dell'esistenza nel medioevo del concetto di *salute pubblica* e della sua effettiva comprensione da parte degli uomini di quell'epoca. Studiosi quali Francesco Salvestrini hanno sottolineato come le azioni che i colleghi anglosassoni interpretano nel senso di una comprensione precoce del tema della difesa igienico-sanitaria degli ambienti urbani, debbano invece essere intese come *difesa del decoro* delle città. Perciò, le normative presenti negli statuti cittadini che sembrerebbero occuparsi di salute pubblica riguarderebbero piuttosto il semplice mantenimento del decoro urbano. Così andrebbero interpretate le norme relative a fossi, scoli, latrine, immondizie e scarti di lavorazioni, che lo stesso Geltner esamina diffusamente (si veda per es. la voce *latrines* nell'indice del volume). Lasciamo al lettore giudicare se *Roads to Health* porti valide ragioni agli oppositori di questa teoria. Importa però rilevare come la monografia di Geltner si concentri sui temi dell'*urban wellbeing* e dell'*Healthscaping* (concetto che coincide con il processo fisico, sociale, legale amministrativo e politico di regolazione e gestione dell'ambiente naturale e di quello costruito, al fine di promuovere il benessere della po-

polazione) che consentono di superare, almeno in parte, le obiezioni di cui abbiamo dato conto. Ma ciò non significa che l'autore non prenda una posizione ben precisa: «The study of premodern public health [...] remains relatively small, and since most surveys are composed by historians of *modern* public health, often with some biomedical training, working within medical schools and writing for clinically informed audience, accounts tend to be teleological [...] the most prevalent conception of public health today is as major and often exclusive product of modernity» (9). Poco oltre, l'autore definisce la salute pubblica nel medioevo come «a dynamic and historically contingent set of legal prohibitions, disciplining practices, and subtle insinuations designed to improve health outcomes at the population level» (12). Per lo storico delle aree alpine o montane, è rilevante il modo con cui l'autore lega il tema sanitario a quello delle infrastrutture e dei sistemi viari. La prospettiva di Geltner interessa direttamente gli storici che si occupano delle montagne per tre ragioni: 1) se è vero che molti dei luoghi – ma non tutti – di cui si occupa l'autore sono collocati in pianura (i capp. 2 e 3 sono dedicati a Lucca e Bologna, il prologo a Roma), va tenuto presente che, intendendo le strade innanzitutto come infrastrutture per la comunicazione che raccordavano aree diverse incluse quelle montane, pare arduo considerare queste ultime come nettamente separate dalle altre. Ciò che accadeva a un capo della strada doveva necessariamente pervenire all'altro capo, lasciando tracce di sé lungo tutto il percorso. 2) *Roads to Health* è di grandissimo interesse anche per chi si occupi, come chi scrive, dell'apertura di un'area di ricerca sul rapporto tra manutenzione, infrastrutture di comunicazione e potere nelle aree alpine. Infatti l'autore esamina proprio queste relazioni, dalle quali emerge chiaramente come la

manutenzione sia di per sé una comunicazione che il potere invia al territorio e, viceversa, la comunicazione sia una forma di manutenzione che l'emittente opera nei confronti del ricevente (Balbi-Leggero, *Communication is maintenance*, 2020). 3) Infine, tra i motivi di interesse di *Roads to Health* per uno storico della montagna e delle Alpi, vi è il fatto che un capitolo del libro è dedicato allo studio dei *campari* piemontesi, cioè a funzionari che operavano in un'area prealpina e alpina per eccellenza. Sono una ventina le località piemontesi citate dall'autore, alle quali vanno aggiunti gli insediamenti appenninici coinvolti nell'analisi della situazione di Bologna e di Lucca. Per quanto riguarda il Piemonte, le fonti sulle quali Geltner ha lavorato, oltre agli Statuti, sono soprattutto i sei registri che documentano il lavoro e le attività dei *campari* di Pinerolo nel periodo compreso tra la fine del XIII e l'inizio del XIV secolo. Un elemento interessante connota i piccoli centri rispetto alle città, secondo Geltner: benché «a town's size should certainly be considered an important parameter in studying its preventative health history, both the prophylactic principles and the biopolitical agendas being pursued were not categorically different [nei piccoli centri] than in large areas» (128). Si tratta di una riflessione che merita di essere attentamente considerata da chi lavora sulle zone di montagna. Nel contesto pinerolese i *campari* non operavano esclusivamente al di fuori delle mura. La continuità tra ambiente urbano (o di tipo urbano, nel caso di insediamenti privi del titolo di città) e rurale per quanto riguarda i comportamenti illegali o scorretti e i pericoli che potevano presentarsi sui tracciati per ragioni naturali o umane, implica che le competenze dei *campari* nel monitoraggio, valutazione e riparazione dei danni fossero estremamente rilevanti anche rispetto a una divisione netta e visibile

com'era quella rappresentata dalle mura urbane. Anche a Lucca e a Bologna, i *viari* o gli ufficiali del *fango* controllavano le persone, i prodotti e gli animali provenienti dal contado, ma anche i cittadini che uscivano dalle porte per svolgere attività non consentite. Tuttavia, c'era anche un'altra ragione per stabilire la continuità tra città, campagna e montagna e a impiegare sia i *viari* sia i *campari* anche al di là dei confini assegnati ai loro ruoli: la necessità di assicurare alla città la fornitura di acqua e di derrate alimentari di qualità, monitorando le infrastrutture e le vie di accesso che consentivano al metabolismo urbano di mantenersi attivo, rimuovendo gli ostacoli, i pericoli e procedendo alle necessarie riparazioni e manutenzioni (125), in una prospettiva di *wellbeing* che comprendeva l'assetto economico degli insediamenti. L'autore procede anche a una ricognizione della presenza dei *campari* in Piemonte e produce una mappa della regione che ne localizza le citazioni (129). Pragelato (1518 m. s. l. m.) e la Valle Maira superiore sono le due località più elevate citate dall'autore. Sarebbe interessante, con la dovuta prudenza e se fossero disponibili fonti adeguate, applicare le riflessioni di Geltner anche ad altri insediamenti alpini urbani (Aosta) o di tipo urbano (Bellinzona). L'ultimo capitolo del libro è dedicato a una rapida analisi di quanto avveniva fuori dall'Europa in quegli stessi secoli. Completano la monografia le appendici documentarie e l'indice dei nomi. Nel volume spicca, per il ricco contenuto informativo, l'apparato di illustrazioni inedite tratte dalle fonti utilizzate dall'autore.