

Zeitschrift:	Werk, Bauen + Wohnen
Herausgeber:	Bund Schweizer Architekten
Band:	92 (2005)
Heft:	6: Beliebte Orte = Lieux prisés = Popular places
 Artikel:	Vom Entstehen und Wandel beliebter Orte Der Brenner und die Reiseliteratur
Autor:	Barth-Scaimani, Gunda / Scharr, Kurt
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-68473

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: 24.02.2026

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

Vom Entstehen und Wandel beliebter Orte

Der Brenner und die Reiseliteratur

Gunda Barth-Scalmani und Kurt Scharr Beliebte Orte entstehen und vergehen. Dieser Vorgang ist eng mit den sich wandelnden gesellschaftlichen Bedürfnissen und mit der Tourismusindustrie verknüpft, die ihnen folgt oder sie gar schafft. In Wechselwirkung zu den beliebten Orten stehen die Reiseführer, die mit ihrem immer dichter werdenden Netz an Informationen das Terrain vorbereiten und bei den Reisenden bestimmte Erwartungshaltungen prägen.

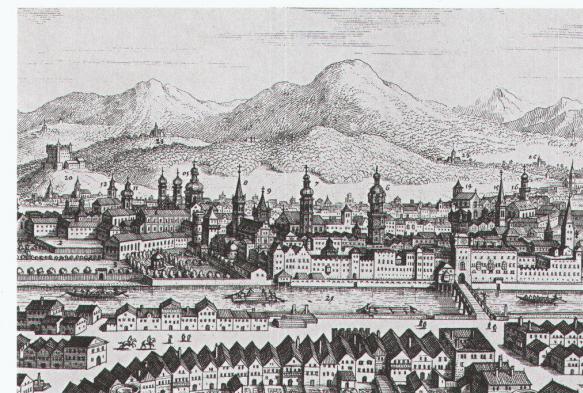
«...welche eine kühle und lustige Sommerfrische geworden ist...»¹

Beliebte Orte? Wer kennt sie nicht oder könnte gleich ein paar aufzählen? Der Touristiker wird schnell zehn Destinationen nennen, die ein in Europa beruflich erfolgreicher Mensch auf dem Globus doch mit eigenen Augen gesehen haben sollte. Kritische Geister werden gleich nachfragen, beliebt bei wem (Markierungen einer mémoire privée hat doch jede/r im Hinterkopf) und wo (im Umfeld des eigenen Kirchturmes oder draussen in der grossen weiten Welt)? Man müsse doch auch sofort an das Gegenteil, an die unbeliebten Orte, denken, die es immer zahlreicher und auswechselbarer gäbe (Innenstadtgüsten, Einkaufszentren, die sich immer weiter ins «Grüne» fressen). Unbestritten dürfte sein, dass die Tourismusindustrie praktisch jeden Ort mit Marketingmassnahmen zielgruppenorientiert zu einer beliebten Destination wandeln kann. Darum geht es uns nicht, sondern wir wollen die Zufälligkeit des Konstrukts «beliebter Ort» im Verlauf der Zeit zeigen, zur Überlegung stellen wie je nach dem kulturgechichtlichen Umfeld die Beliebtheit von urbanen und ruralen Räumen entstehen und vergehen kann.

Unsere Beispiele entstammen der so genannten Brennerstrecke, einem Abschnitt einer Alpentransversale (Brennerpass mit 1371 m.ü.M. einer der niedrigsten

Alpenübergänge), die durch Jahrhunderte für Pilger und Reisende eine der möglichen Passagen darstellte, Rom und Italien, das Land vieler Sehnsüchte zu erreichen. Heute macht sie immer wieder Schlagzeilen als ein Nadelöhr des europäischen Nord-Süd-Verkehrs. Die Anwohner leiden an den Auswirkungen des Transitzverkehrs und die Politik kann die europäischen, nationalen und regionalen Interessensgruppen nicht zu einer für alle brauchbaren Lösung bringen.

Stadtansicht Innsbruck 1649 von Matthäus Merian. – Bild aus: Österreich. Städte-Schlösser und Klöster in alten Merian-Stichen, Graz 1993.



¹ Heinrich Noé, Gossensass. Blätter der Erinnerung an die Gletscherwelt Tirols, Illustrationen von Tony Grubhofer und Ernst Platz, Meran 1899, S. 7. Hier über das Posthaus am Brenner.



Werbeplatz für die 1906 errichtete Drahtseilbahn auf die Hungerburg. Entwurf von Paul Tautenhahn. – Bild aus: Meinrad Pizzinini: Alt-Tirol im Plakat, Innsbruck 1983.

«Innsbrucks Umgebung ist neben der von Salzburg die schönste aller deutschen Alpenstädte. Überall öffnen sich Durchblicke auf den Gebirgskranz, der im Norden dicht an den Inn herantritt [...] während im Süden [...] die schönen Formen [...] das Auge fesseln», schreibt der Baedeker in seiner Österreichausgabe von 1910.² Der zügige Bau der Nordtiroler Eisenbahn (1853–1858 Kufstein–Innsbruck, 1864–1867 Brennerüberschienung, 1880–1884 Arlberglinie, 1912 Mittenwaldbahn) begünstigte die Tiroler Landeshauptstadt und machte sie zu Zentrum wie Ausgangsort touristischer Unternehmungen. Damit wechselten die Blickrichtungen. Waren etwa bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts Innsbrucker Stadtansichten zum allermeisten Teil auf den Brenner, also nach Süden, ausgerichtet, so wandten sich seit der Wende zum 20. Jahrhundert die begehrlichen Blicke fast ausschliesslich auf die Nordkette oder die umliegenden Nachbarberge.³ Innsbruck – für den typischen Italienerisenden (Johann Wolfgang Goethe) bloss ein Durchgangsort – war zum unmittelbaren Ziel geworden.⁴

Der Name des erwähnten Verlagsgründers Karl Baedeker, der übrigens ein englisches Handbuch von John Murray weiterentwickelte, wurde schon in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts schnell zu einem Synonym für den Reiseführer, der ein rasch anwachsendes bürgerliches Publikum mit den bekanntesten

² Karl Baedeker, Österreich (ohne Galizien, Dalmatien, Ungarn und Bosnien), 28. Aufl., Leipzig 1910, S. 181.

³ Vgl. beispielsweise die Stadtansichten von Albrecht Dürer (1494), Georg Hoefnagel (1575), Matthäus Merian (1649) Friedrich Bernhard Werner et al. (um 1730), Peter und Josef Schaffer (1786), Friedrich Rehberg und Franz Xaver Schweighofer (1819/1820), in: Erich Egg, Tirol in Alten Ansichten, Nord-, Ost- und Südtirol (=Österreich in Alten Ansichten IV), Salzburg 1973. Eine erste Abweichung stellt hierbei die Darstellung eines Panoramas von Innsbruck mit Blickrichtung Nordkette, gestochen von Rehberg und Schweighofer dar: «Das Panorama von Innsbruck – Die Höttinger Alpen».

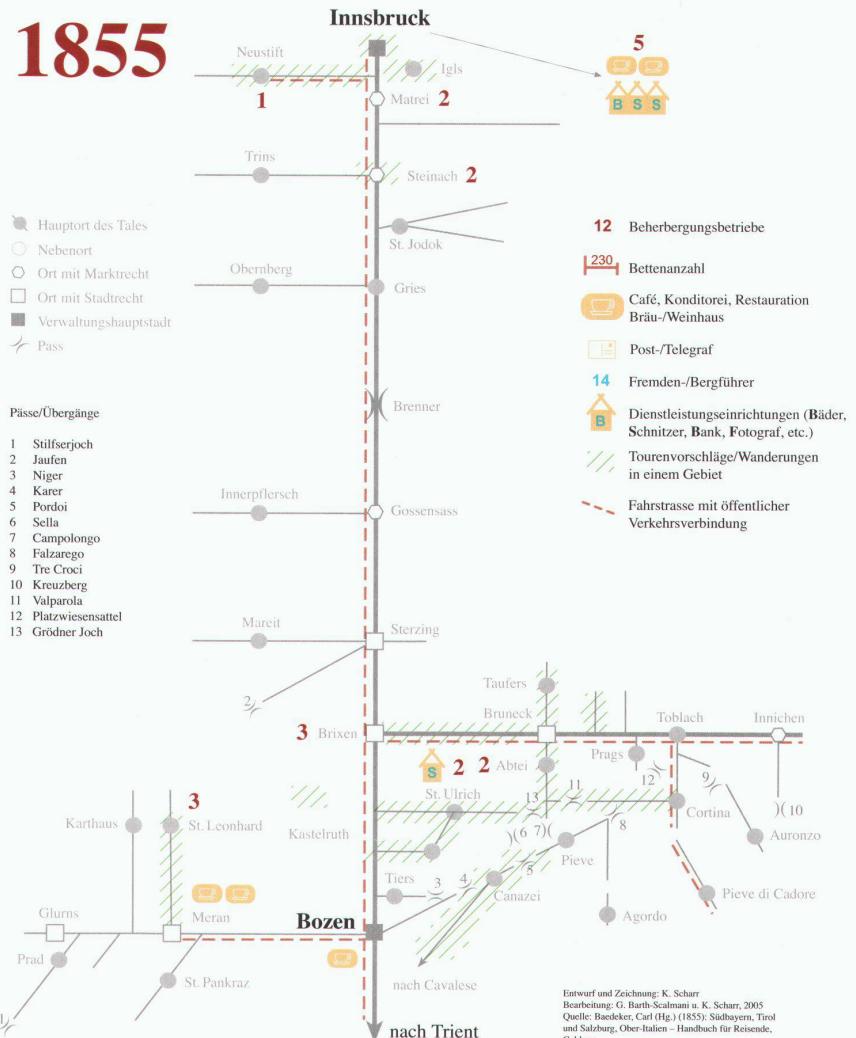
⁴ Monika Gärtner et al., Vertikal. Die Innsbrucker Nordkette. Eine Ausstellung in der Stadt (= Naturkundlicher Führer, Bundesländer 11), Innsbruck 2002.

5 Gunda Barth-Scalmani und Kurt Scharr, Mental maps historischer Reiseführer. Zur touristischen Verdichtung von Kulturräumen in den Alpen am Beispiel der Brenneroute, in: Tourismus und kultureller Wandel (Histoires des Alpes. Jahrbuch der int. Gesellschaft für historische Alpenforschung 9/2004), S. 203–224.

Reisezielen vertraut machte (am Rhein, in den schweizerischen und österreichischen Alpen, in Städten und Kurorten von Rang). Angaben über die Qualität von Unterkünften, Empfehlungen für die Wege, die sich zunächst noch an zu Fuss und mit der Postkutsche Reisende richteten, oder über die Routen, die dem Bahnreisenden durch den Ausbau des Streckennetzes zur Verfügung standen, gepaart mit landeskundlichen und historischen Kurzinformationen, prägten die Erwartungshaltungen. Die gebildete und wohl informierte Leserschaft, zu der auch gerade nach Beginn des Eisenbahnzeitalters immer mehr Damen gehörten, wusste schon vor Antritt der Reise, weswegen man sich an einen bestimmten Punkt begeben musste, weshalb «tout le monde» auch schon dort gewesen war. Baedeker vergab ja auch Sternchen für Innenstädte oder

Landschaftsausschnitte, die des Verweilens wert waren. In der Sprache unserer Zeit könnte man formulieren, dass durch Reisehandbücher vom Typus des Baedeker das «ranking» der «Destinationen» jedem vertraut war. Auch wenn in den letzten Jahrzehnten vor dem Grossen Krieg, der Europa so grundsätzlich veränderte, in der Belle Epoque, sich auch die damalige bürgerliche Freizeitgesellschaft immer mehr differenzierte, nämlich in die mondäne Gesellschaft, die zwischen den Grandhotels am Meer, in den Alpen oder den Kurbädern voyagierte, oder in die alpinistisch bewegte, die Gipfel und Felswände erobern wollte, oder in die bildungsbürgerliche, wissenshungrige, so blieb doch ein Grundmuster immer gleich: Der Reisende hatte schon im Vorhinein eine innere Karte, hatte auf seiner «mental map» gespeichert, was er sehen oder erobern wollte,

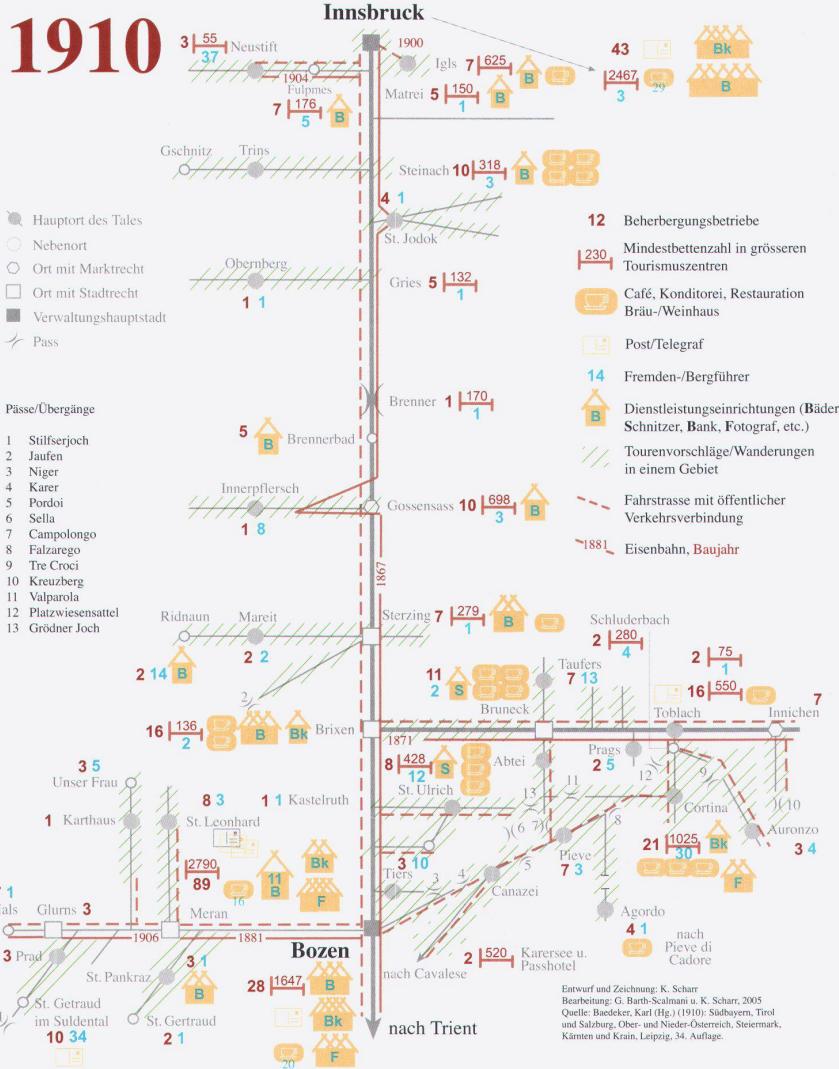
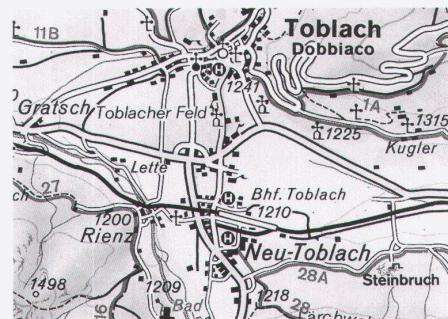
Der Wandel beliebter Orte, anhand ausgewählter Orte auf Basis der Baedeker-Informationen. Im Vergleich besonders augenscheinlich wird die Verdichtung des touristischen Angebots durch die verkehrstechnische Erschliessung. Zwei Daten sind hier von besonderer Bedeutung: Die Überschreitung des Brenners 1867 und die Fertigstellung der grossen Dolomiten – bzw. Kaiserstrasse 1910.



wie eine bestimmte pittoreske Bergwelt oder eine mittelalterlich geltende Stadtvedute auf ihn wirken würde.⁵ Vergleicht man die für besonders beliebte Räume und Strecken immer zahlreicher und schneller erscheinenden Auflagen der entsprechenden Baedekerhandbücher, so zeigt sich, dass das Netz an Informationen, aus dem die individuellen Sehweisen und Vorlieben schöpften, immer dichter wurde. Die Reisenden wussten immer mehr, ohne dort gewesen zu sein. Darum mussten sie dann dorthin, um zu «sehen», was sie schon wussten.

Die Verdichtung des Raumes hatte eine ihrer massgeblichen Säulen in der individuellen Beschleunigung bzw. der laufenden Anpassung an neue Trends. Bisher «verschlafene» alpine Szenerien mauserten sich innerhalb weniger Jahrzehnte «zur Staffage einer urbanen

Der historische Ortskern von Toblach lag bis zum Ausbruch des Weltkrieges unübersehbar im Schatten seines jüngeren Ablegers. Während Alt-Toblach die residenzten Sommerfrischler bediente, war die am Bahnhof gelegene, mondanere Siedlung Ausgangspunkt eines linearen, mit mehr Mobilität verbundenen Ziels: der Dolomitenstrasse. Spezialkarte der österreichisch-ungarischen Monarchie, 1:75 000, Stand 1915 und Freytag & Berndt, Sextener Dolomiten um 1980, 1:50 000.





Blickrichtung und Ziel als auch die funktionale, räumliche Trennung von Toblach werden in dieser Postkarte um die Jahrhundertwende deutlich.
Bild: Sammlung Landesmuseum Ferdinandeum Innsbruck

⁶ Hanns Hass, Die Zurichtung der Alpen. Mensch und Berg im touristischen Zeitalter, in: Kurt Luger und Franz Rest (Hrsg.), Der Alpentourismus. Entwicklungspotenziale im Spannungsfeld von Kultur, Ökonomie und Ökologie, S. 51–66, hier S. 54.

⁷ Robert Hoffmann, Robert, Die touristische Erschließung des Salzburger Gebirgslandes im 19. und frühen 20. Jahrhundert, in: Luger-Rest (Hrsg.), S. 67–86, hier S. 70.

⁸ Hans Heiss, Hans, Gandhotel Toblach. Pionier des Tourismus in den Alpen, Wien-Bozen 1999, S. 16.
⁹ ebenda, S. 31.

bürgerlichen Inszenierung mitten im Gebirge»⁶ und erreichten weit über ihre Grenzen hinausragende Beliebtheitswerte. Ausschlaggebend waren neben natürlicher Ausstattung vielfach Initiativen von Einzelpersönlichkeiten und Zufälle, die ein Gebirgsdorf plötzlich zu einem weltbekannten Kurort aufsteigen ließen. Der Anschluss an das Eisenbahnnetz erschien für viele inneralpine Gebiete als Rettungsanker in einem seit der Industrialisierung zunehmend zum Abwanderungsgebiet gewordenen Passivraum. Uner schlossen gebliebene Regionen drifteten noch stärker in die Peripherie ab.⁷ Modernisierungsdruck und die geistige und finanzielle Beweglichkeit mithalten zu können, gerieten zum überlebenswichtigen Daseinsinhalt ganzer Regionen – bis heute. Gerade am Beispiel der hier zu skizzierenden Schicksale der Orte Gossensass und Toblach wird die Wandelbarkeit beliebter Orte und des sie belebenden oder schon verlassenden Zeitgeistes sichtbar.

Toblach

Toblach zeigt, dass nicht nur die Lage (1243 m.ü.M.) an der Wasserscheide des Pustertales und am Kreuzungspunkt der seit dem Mittelalter bedeutenden Strada d'Allemagna, sondern auch gezielte wirtschaft-

liche Interessen einzelner den Initialpunkt späterer Beliebtheit bilden konnten. So versuchte die Südbahngesellschaft bewusst wenige Jahre nach der Fertigstellung der Pustertalbahn (1871) mit der Errichtung eines Hotels südlich der Ortschaft Toblach in Bahnhofs nähe, die Attraktivität des Standortes mit der nunmehrigen bequemen Erreichbarkeit durch die eigene, bisher zu wenig ausgelastete Bahn zu koppeln.⁸ Persönlicher Einsatz der ersten Hotelpächter sowie der zufällige Besuch des deutschen Thronfolgers Friedrich von

Grandhotel Toblach, errichtet von der Südbahngesellschaft – im Gebirge gestrandete Kolosse urbaner, luxuriöser Bürgerlichkeit



Hotel Toblach

Wiederholter Aufenthalt Sr. Majestät Kaiser Friedrich III. von Deutschland und vieler anderer allerhöchster und hoher Herrschaften.



Ehemaliges Hotel Ploner in Schluderbach bei Toblach, nach langen Jahren der Agonie 1982–1984 renoviert und zu Appartments umgestaltet. Der Aufdruck «Alto Adige» über Südtirol stammt aus der Zeit nach 1918, als dieses Gebiet bereits italienisches Staatsgebiet war. Postkarte Sammlung Landesmuseum Ferdinandeum Innsbruck



Bild: Kurt Scharr, Juli 2003

Hohenzollern mit seiner Familie im Sommer 1887 waren Bausteine für den späteren Erfolg des Grand Hôtels Toblach.⁹ Dem Grand Hôtel folgten bis 1914 mehr als 20 andere Beherbergungsbetriebe, die im südlichen, bahnhofsnahen Ortsteil am Eingang der Dolomitenstrasse bald eine eigene Siedlung formten.¹⁰ Gustav Mahler verbrachte manche Sommerfrische in Toblach. Schon 1908 verfügte Neu-Toblach (mit den Hotelkolonien Schluderbach-Landro) über mehr Telefonfonsprechstellen als Alt-Toblach.¹¹

Wenn auch der Erste Weltkrieg hier eine Zäsur bildete, die zu einer perspektivischen Umorientierung¹² führte, verlor Toblach nichts an seiner Bedeutung als Tor in die Dolomiten. Noch vor der Massenmotorisierung der späten 1950er Jahre erlebte Toblach im Zuge der olympischen Winterspiele in Cortina d'Ampezzo einen weiteren Aufpunkt zu seiner heutigen touristischen Bedeutung.

Gossensass

Der Erfolg von Toblach entwickelte sich schnell zum nachahmenswerten Beispiel. So trug sich etwa die Südbahngesellschaft auch in Gossensass (1098 m.ü.M.) mit der Idee, hier ebenfalls ein Hotel zu errichten.¹³ In Leopold Gröbner (1819–1896) fand sich schnell

ein dynamischer Interessent, der zwischen 1880 und 1883 den ersten Hotelbau ausführte. Im Gegensatz zu Toblach dominierte in Gossensass jedoch weitgehend die Familie Gröbner das Beherbergungsgeschäft. Der Eisenbahnbau stiess gewissermassen die Tür zur Modernisierung des Ortes auf. Die Bahnschleife vom Brenner herunter, eine ingenieurtechnische Meisterleistung zur Höhenüberwindung, brachte die Reisenden in Sichtweite der Gletscher des hinteren Pflerschtals. Die ursprünglich landwirtschaftliche Siedlung mauserte sich binnen weniger Jahre zu einem der bekanntesten Luftkurorte Europas, Henrik Ibsen kam jahrelang zur Sommerfrische hierher.

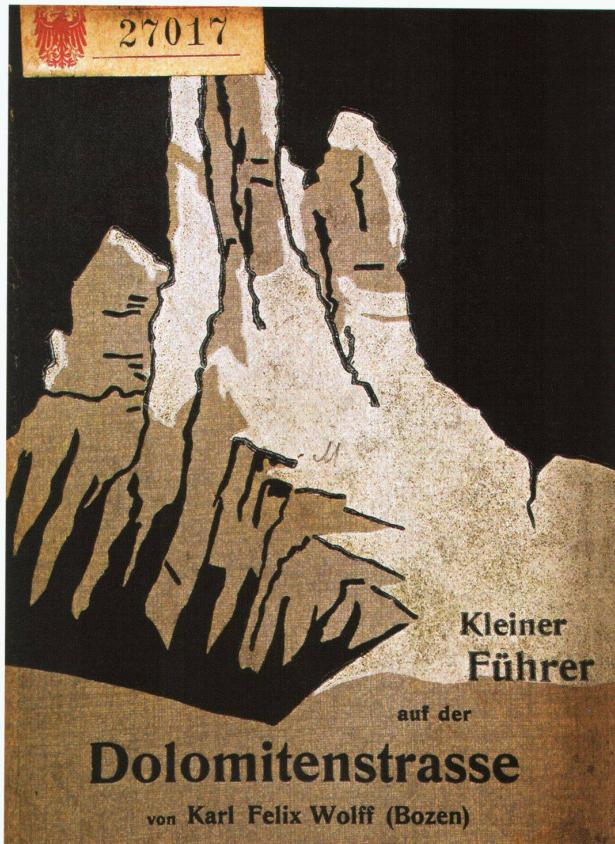
Die politischen und wirtschaftlichen Folgen des Ersten Weltkrieges setzten diesem rasanten Aufschwung jedoch ein jähes und nachhaltiges Ende. Die Nähe zur neuen Staatsgrenze am Brenner brachte Einschränkungen der Bewegungsfreiheit. Gäste aus dem deutschsprachigen Raum blieben aus. Zwar bescherte die Massenmotorisierung durch den Transit der 1950er Jahre dem Ort einen kurzen Aufschwung, doch nach Fertigstellung der Brennerautobahn 1963 fuhren die Touristen buchstäblich über ihn hinweg, der Ort geriet damit völlig ins Abseits. Gossensass wandelte sich zur absoluten Peripherie in den Vorstellungen erhö-

¹⁰ Karl Baedeker (Hrsg.), Südbayern, Tirol, Salzburg, Ober- und Nieder-Österreich, Steiermark, Kärnten und Krain, 34. Aufl., Leipzig 1910, S. 465 sowie Hans Heiss, S. 35–37.

¹¹ Ohne Autor, Verzeichnis der Orts-Telephonnetze, Zentralen, öffentlichen Sprechstellen und Teilnehmer-Stationen des Telefonbezirksnetzes Toblach und Umgebung, Juli 1908, Innsbruck. Von insgesamt 17 Anschlüssen lagen nur drei nicht in Beherbergungsbetrieben (Elektrizitätswerk Toblach, Gemeindevorstehung, Brauerei). Die Anschlüsse der Hotels waren allerdings nur im Sommerhalbjahr aktiv.

¹² Anton Holzer, Die Bewaffnung des Auges. Die Drei Zinnen oder eine kleine Geschichte vom Blick auf das Gebirge, 2. Aufl. Wien 1997.

¹³ Günther Ennemoser, Beiträge zur Geschichte der Gemeinde Gossensass mit besonderer Berücksichtigung der Zeit von 1850–1914, Dissertation Universität Innsbruck, Innsbruck 1975, S. 106.



Noch während der Bauzeit an der Dolomitenstrasse erschien bereits der Führer von Karl Felix Wolff (1908), der sich speziell an Autofahrer richtete und sogar Hinweise für Radfahrer enthielt. Darunter: Früher Verkehr über die neuerbaute Dolomiten- (damals Kaiser-)strasse. – Bild aus: Carl Felix Wolff, Canazei das Zentrum der Dolomiten, Bozen 1927.

¹⁴ Christine Rungger, Das Brennerbad. Diplomarbeit Universität Innsbruck, Institut für Entwerfen, Innsbruck 2004.

lungsbedürftiger Massen, deren Ziel sich weiter nach Süden und ans Meer verschob. In den letzten Jahren setzten Überlegungen ein, die nahe gelegene Therme «Brennerbad» nach Gossensass zu verlegen. Dem Ort sollte durch den momentan florierenden Wellness-Sektor zu neuer Beliebtheit verholfen werden.¹⁴

Die erwähnten Orte Gossensass und Toblach waren im vergangenen Jahrhundert mehrfach prägenden Veränderungen ausgesetzt. Veränderungen, auf die man in sehr unterschiedlicher Weise reagierte. Beliebtheit, Vorstellungen und Erholungsziele nahmen andere Inhalte bzw. Richtungen an, denen man nicht immer erfolgreich begegnen konnte. Am Beispiel von Innsbruck scheint die ansonsten recht flatterhafte Beliebtheit, wenngleich in veränderter Form, mehr Beständigkeit bewiesen zu haben. War Innsbruck zu Beginn des 20. Jahrhunderts Ziel und Ausgangspunkt für den Alpentourismus während des Sommerhalbjahres, so ist es heute ganzjähriges Ziel des Städte tourismus (jedem sein Knipserbild vom Goldene Dachl mit der Nordkette im Hintergrund) und mit seinem Flughafen Ausgangspunkt für den Winter-Ski-Urlaub in der Destination Tirol. ■

Gunda Barth-Scalmani, a. o. Univ. Prof. an der Leopold-Franz-Universität Innsbruck; Studium der Geschichte, Germanistik, Kunsthgeschichte, Volkskunde an den Universitäten Wien und Salzburg. Arbeiten zur Bürgertums-, Frauen-, Bildungs-, Medizin- und Rechtsgeschichte zwischen dem 18. Jahrhundert und dem Ersten Weltkrieg. Veröffentlichungen ersichtlich unter http://www2.uibk.ac.at/fakultaeten/c6/c617/personal/barth_scalmani.html

Kurt Scharr, Mag. Phil. Dr. rer. nat., Jahrgang 1970, Studium der Geographie, Geschichte sowie im Erweiterungsfach Russisch an den Universitäten Innsbruck, Krakau und Tel Aviv. Hauptsächliche Beschäftigung mit Fragestellungen zur historischen Geographie. Schwerpunktmaßig liegen die Arbeitsgebiete im Alpen- und Karpatenraum.

Genèse et évolution de lieux prisés *Le Brenner et la littérature du voyage* Les lieux prisés naissent et disparaissent. Ce phénomène est étroitement lié à l'évolution des besoins sociétaux et à l'industrie touristique qui y répond ou même les suscite. En interaction avec ces lieux prisés, les guides touristiques préparent le terrain grâce à un réseau d'information toujours plus dense et suscitent chez les touristes certaines expectatives. Aux yeux des auteurs, les lieux prisés sont des constructions qui, selon l'environnement historico-culturel, peuvent vivre des destins variés. Ils démontrent ce fait à l'aide d'exemples situés sur «l'axe du Brenner», tronçon d'une importante transversale alpine entre Innsbruck

et Bozen. Des guides touristiques, notamment le Baedeker, ont familiarisé un public bourgeois toujours plus nombreux avec les buts de voyage les plus connus et introduisirent le «ranking» des «destinations». Le voyageur disposait à priori d'une carte intérieure; il avait déjà mémorisé sur sa «mental map», ce qu'il pourrait voir et quelle émotion il pourrait ressentir devant un décor montagneux particulièrement pittoresque ou un ensemble urbain. Pour beaucoup, les guides touristiques étaient l'occasion de se rendre en un lieu pour y voir ce que l'on connaissait déjà. Le fait que des villages longtemps endormis deviennent des stations mondialement connues est dû aux techniques de transport, mais aussi à l'initiative de certaines entreprises, de même qu'au hasard. Les exemples des localités de Gossensass et de Toblach illustrent l'évolution de lieux renommés. La construction du chemin de fer du Pustertal (1871) fit de Toblach un site aisément accessible et attrayant. L'édification d'un Grand-Hôtel et la visite en été 1887 de Friedrich von Hohenzollern avec sa famille, héritier du trône, furent des événements importants pour l'ascension ultérieure de cette station touristique qui, aujourd'hui encore, garde son importance à l'entrée des Dolomites. Au 19ème siècle, l'installation de la voie ferrée du Brenner apporta au village de Gossensass un essor fulgurant et en fit une station d'altitude de notoriété européenne. A l'inverse de Toblach, la première guerre mondiale et la fixation de nouvelles frontières entre l'Autriche et l'Italie mit rapidement fin au développement de Gossensass. Le coup de grâce fut finalement porté en 1963 avec l'achèvement de l'autoroute du Brenner qui canalise le flot touristique très au dessus du village. Dans l'idée des foules avides de détente, Gossensass se vit définitivement mis de cote: La célébrité d'un lieu est on le voit très mouvante. ■

Travel guides, for example Baedeker, familiarised a rapidly growing bourgeois public with the best-known travel destinations and introduced the "ranking" of the destinations. The traveller stored what he wanted to see on his "mental map" and knew from the very beginning what effect a particular picturesque mountain panorama or cityscape would have on him. For many people, travel guides were a reason to go a place in order to see what they already knew.

The fact that formerly sleepy villages developed into world renowned resorts was partly because of the improved transport facilities, but also because of the initiative of individual entrepreneurs – and sometimes by chance. The changeability of popular places can be seen on the example of Gossensass and Toblach. With the construction of the Pustertalbahn (1871), Toblach became an easily accessible and attractive destination. The construction of a Grand Hotel and the visit of the heir apparent Friedrich von Hohenzollern and his family in the summer of 1887 were important events for the ensuing development of the up-and-coming and today significant tourist resort at the gate to the Dolomites. The construction of the railway on the Brenner in the 19th century also brought the village of Gossensass an initially brilliant upswing into a Europe-wide renowned health resort. Unlike Toblach, however, World War I and the fixing of new national borders between Austria and Italy brought the development of Gossensass to an abrupt end. The final stab in the back came in 1963 with the completion of the Brenner motorway, which took the traffic along a route high above the village. In the eyes of the masses who craved for peace and recuperation, Gossensass was finally and irretrievably categorised as periphery. The popularity of places is fickle indeed. ■

On genesis and change in popular places

The Brenner and travel literature Popular places come and go. This process is closely connected with the changing social needs and the tourism industry that obeys or even creates them. Travel guides, which with their increasingly dense network of information prepare the terrain and create specific expectations, interact with the popular places. In the opinion of the authors, popular places are constructs which – according to the cultural and historical environment – are subject to various destinies. This can be seen on the example of the so-called Brenner route, part of an important alpine transversal between Innsbruck and Bolzano.



Hotel Gudrun in Gossensass; in unmittelbarer Nähe verläuft heute die Autobahn. – Bild: Gunda Barth-Scalmani, Juli 2003