



Mobilità im Alpenraum
Archivale des Monats der ARGE ALP-Archive 2026

Mobilità nello spazio alpino
Documenti archivistici del mese degli archivi ARGE ALP 2026

ARGE ALP

Die Archive leben • Gli Archivi vivono

Mobilität im Alpenraum ***Mobilità nello spazio alpino***

Archivale des Monats der ARGE ALP-Archive 2026
Documenti archivistici del mese degli archivi ARGE ALP 2026

www.archive-argealp.eu/it

Innsbruck 2026

Gefördert durch die Arbeitsgemeinschaft
Alpenländer und das Land Tirol.
*Con il sostegno della Comunità di Lavoro Regioni
Alpine e del Land Tirol.*



Redaktion | *Redazione*
Tobias Pamer, Maximilian Vonach

Übersetzung | *Traduzione*
Maximilian Vonach, Manuela Zulian

Gestaltung | *Grafica*
Andrea Pancheri, KLIO-Grafik e.U.

Druck | *Stampa*
Landesdruckerei Valiergasse

ISBN: 978-3-901464-34-8

Verlag | *Editore*
Eigenverlag des Tiroler Landesarchivs, Innsbruck 2026

Titelblatt | *Copertina*
Staatsarchiv München, Plansammlung 9782, Blatt 2, gedruckt mit Genehmigung des Staatsarchivs München
Stampato con l'autorizzazione dell'Archivio di Stato di Monaco di Baviera

Veröffentlichungen der ARGE ALP-Archive 3
Pubblicazioni degli archivi ARGE ALP 3

- 5 Vorwort
Prefazione

ARCHIVALE DES MONATS | DOCUMENTO ARCHIVISTICO DEL MESE

- 6 Müller's Reise und Gebirgs-Karte von Salzburg und seiner Umgegend
"Müller's Reise und Gebirgs-Karte von Salzburg und seiner Umgegend" – una delle prime cartine turistiche di Salisburgo
Oskar Dohle
- 8 Alpiner Verkehrswegebau im 14. Jahrhundert: der Kuntersweg
Costruzione di vie di comunicazione alpine nel XIV secolo: la via Kunter
Gustav Pfeifer
- 10 Vision am Bodensee – Claude Dornier (1884–1969) und seine Do X
Un sogno sul Lago di Costanza – Claude Dornier (1884–1969) e il suo Do X
Regula Zürcher
- 12 Die Betreuung der Gotthard-Reisenden
L'assistenza dei viandanti sul San Gottardo
Stefano Anelli
- 14 Glück ab, gut Land: Die Ballonfahrten über die Alpen
In bocca al lupo: i viaggi in mongolfiera sulle Alpi
Béla Marani
- 16 Landesstreifen als veranlasste Vertreibung
Landesstreifen come forma di espulsione forzata
Tobias Riedmann
- 18 Das ambitionierte Projekt der Schlernbahn
L'ambizioso progetto della Schlernbahn
Diana Dellantonio
- 20 Lang ersehnte Lastautomobile im Unterengadin
I tanto attesi autocarri nella Bassa Engadina
Flurina Camenisch
- 22 „Für Ziegenmilch in den Bergen einen Batzen“ – Das Ausgabenheft von Pater Jodok Metzler
"Un Batzen per il latte di capra in montagna" – Il libretto delle spese di padre Jodok Metzler
Peter Erhart

-
- 24 Hangman – Ein Poststundenpass aus dem Jahr 1495
Hangman – Un bollettino postale del 1495
Nadja Krajčec-Seidl
-
- 26 Dienstreise im St. Galler Rheintal im 19. Jahrhundert
In viaggio d'affari nella valle del Reno sangallese nel XIX secolo
Regula Zürcher
-
- 28 Eine Autobahn ohne Autos
Un'autostrada senza auto
Julian Holzapfl/Christoph Bachmann

BERICHTE | RAPPORTI

-
- 32 Diana Fabian, Clemens Andreasch, Tobias Riedmann
zu Gast in den Staatsarchiven Graubünden, Zürich & St. Gallen
ospiti degli Archivi di Stato dei Grigioni, di Zurigo & del Cantone San Gallo
-
- 33 Alexandra Scharmüller
zu Gast im Tiroler Landesarchiv
ospite dell'Archivio di Stato del Tirolo
-
- 34 Maximilian Vonach
zu Gast im Bayerischen Hauptstaatsarchiv
ospite dell'Archivio di Stato della Baviera
-
- 35 Sebastian Daxner
zu Gast im Südtiroler Landesarchiv
ospite dell'Archivio provinciale di Bolzano
-
- 36 Madita Peter
zu Gast im Tiroler Landesarchiv
ospite dell'Archivio di Stato del Tirolo
-
- 37 Tobias Riedmann
zu Gast im Tiroler Landesarchiv
ospite dell'Archivio di Stato del Tirolo
-
- 38 Harald Toniatti
zu Gast im Staatsarchiv des Kantons Zürich
ospite dell'Archivio di Stato del Cantone Zurigo
-
- 39 Maximilian Vonach
Bericht der 48. Konferenz der Arge Alp-Archiv-Direktorinnen und -Direktoren in Innsbruck
Rapporto della 48ª Conferenza dei Direttori e delle Direttrici degli Archivi dell'Arge Alp a Innsbruck
-

VORWORT

Seit mehr als 50 Jahren erfolgt innerhalb der Archive der Arbeitsgemeinschaft Alpenländer ein reger fachlicher Austausch in Form jährlicher Konferenzen. Alle Beteiligten schätzen dabei den Mehrwert dieses Erfahrungstransfers über nationale Grenzen hinweg. Doch die Tätigkeit dieses Gremiums kann und darf sich nicht in diesen jährlichen internen Treffen erschöpfen.

Die Aktivitäten der in der Arbeitsgemeinschaft Alpenländer vertretenen Archive müssen daher auch nach außen hin für die interessierte Öffentlichkeit sichtbar sein. Dies bewog unser Gremium zum einen zur Neugestaltung und Modernisierung unserer Homepage (<https://archive-argealp.eu>) und zum anderen – auf Anregung des Vorarlberger Landesarchivs – zur Schaffung des sowohl analog wie auch digital verfügbaren Formats „Archivale des Monats“.

Zwei Jahrgänge zu den Schwerpunkten „Freizeit und Sport in den Alpen“ (2024) und „Jagd und Fischerei“ (2025) wurden vom Vorarlberger Landesarchiv kuratiert, namentlich von Ulrich Nachbaur und Diana Fabian. Für ihr großes Engagement und ihre kompetente Arbeit sei ihnen an dieser Stelle mein aufrichtiger Dank und meine Anerkennung ausgesprochen.

Mit der dritten Ausgabe des „Archivale des Monats“ übernimmt das Tiroler Landesarchiv diese Aufgabe. Tobias Pamer und Maximilian Vonach zeichnen für die Ausgabe 2026, die sich der Thematik „Mobilität in den Alpen“ widmet, verantwortlich. Eine Thematik, die im Laufe der Jahrhunderte durchaus ambivalent wahrgenommen wurde: In früheren Jahrhunderten war der Verkehr eine der Säulen für wirtschaftliche Prosperität und der Personen- und Warentransit bescherte den Menschen Beschäftigung und Einkommen. Heute wird er vielfach auch als Belastung und Minderung der Lebensqualität wahrgenommen. Die zwölf heuer vorgestellten Dokumente können vielleicht dazu beitragen, einen differenzierteren Blick auf dieses Phänomen zu werfen.

Ebenfalls passend zum Thema der Mobilität finden sich in der diesjährigen Ausgabe Berichte von Archivarinnen und Archivaren, die im Rahmen des Informations- und Erfahrungsaustausches andere ARGE ALP-Archive besucht haben und dort für einige Tage hospitierten.

Christoph Haidacher, Tiroler Landesarchiv

PREFAZIONE

Da oltre 50 anni, gli archivi della Comunità di Lavoro Regioni Alpine danno vita a un vivace scambio professionale sotto forma di conferenze annuali. Tutti i partecipanti apprezzano il valore aggiunto di questo trasferimento di esperienze oltre i confini nazionali. Tuttavia, l'attività di questo organismo non può e non deve esaurirsi in questi incontri interni annuali.

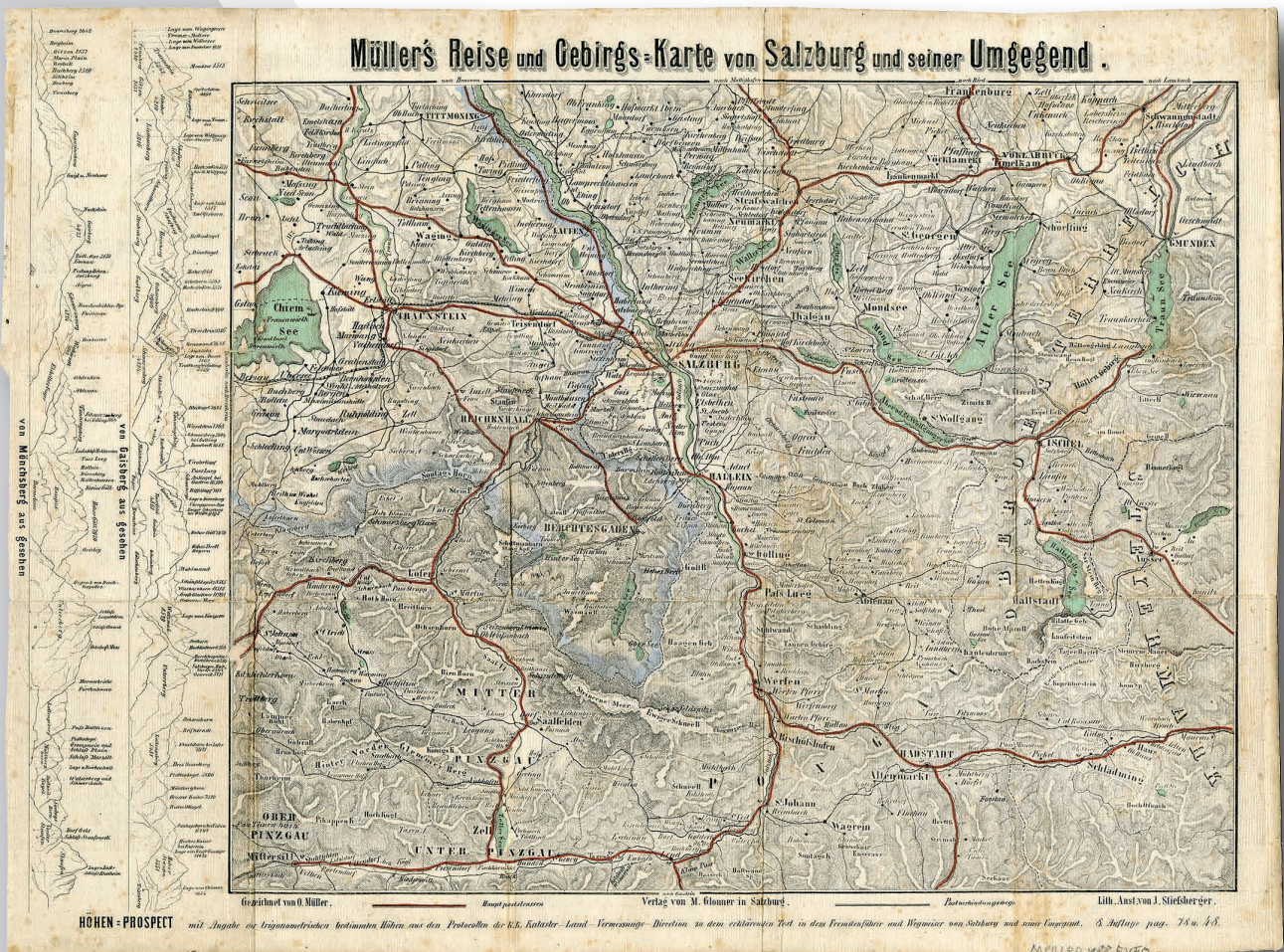
Le attività degli archivi rappresentati nella Comunità di Lavoro Regioni Alpine devono quindi essere visibili anche all'esterno, al pubblico interessato. Ciò ha spinto il nostro comitato, da un lato, a riprogettare e modernizzare il nostro sito web (<https://archive-argealp.eu/it/>) e, dall'altro, su suggerimento dell'Archivio di Stato del Vorarlberg, a creare il formato "documento archivistico del mese", disponibile sia in formato analogico che digitale.

Due annate dedicate rispettivamente ai temi "Tempo libero e sport nelle Alpi" (2024) e "Caccia e pesca" (2025) sono state curate dall'Archivio di Stato del Vorarlberg, in particolare da Ulrich Nachbaur e Diana Fabian. Desidero esprimere loro il mio sincero ringraziamento e il mio apprezzamento per il loro grande impegno e il loro lavoro competente.

Con la terza edizione dell'documento archivistico del mese, questo compito è assunto dall'Archivio di Stato del Tirolo. Tobias Pamer e Maximilian Vonach sono responsabili dell'edizione 2026, dedicata al tema della "Mobilità nelle Alpi". Un tema che nel corso dei secoli è stato percepito in modo piuttosto ambivalente: nei secoli passati, la mobilità era uno dei pilastri della prosperità economica e il transito di persone e merci garantiva occupazione e reddito alla popolazione. Oggi è spesso percepito come un peso e una riduzione della qualità della vita. I dodici documenti presentati quest'anno possono forse contribuire a fornire una visione più differenziata di questo fenomeno.

In linea con il tema della mobilità, l'edizione di quest'anno presenta inoltre contributi redatti da archiviste e archivisti che, nell'ambito di uno scambio di informazioni ed esperienze, hanno visitato altri archivi dell'ARGE ALP, soggiornandovi per alcuni giorni in qualità di ospiti.

Christoph Haidacher, Archivio di Stato del Tirolo



Archivale: Müller's Reise und Gebirgs-Karte von Salzburg und seiner Umgegend, Signatur: AT-SLA, Graphik XIV. 256.
 Documento archivistico: Müller's Reise und Gebirgs-Karte von Salzburg und seiner Umgegend. Segnatura: AT-SLA, Graphik XIV. 256.

Müller's Reise und Gebirgs-Karte von Salzburg und seiner Umgegend

Auch in Salzburg begann in der zweiten Hälfte des 19. Jh. der Fremdenverkehr im Sommer eine wirtschaftlich bedeutsame Rolle zu spielen. Die Entdeckung der Natur und der scheinbar noch unberührten alpinen Landschaft lockte im Sommer Fremde ins Land. Neben der Sommerfrische reicher Bürger und Adelliger war es die Mozartverehrung, die wichtige Impulse brachte. Auf Grund der fehlenden Verkehrsverbindungen und der noch nicht vorhandenen technischen Voraussetzungen spielte der Fremdenverkehr im Winter noch keine Rolle.

Waren Landkarten bis dahin vornehmlich Hilfsmittel zur Orientierung im Dienst von Handel, Verwaltung und Militär, so änderte sich ihre Funktion mit dem Aufkommen des Tourismus. Die vorliegende Landkarte, ursprünglich wahrscheinlich aus dem Jahr 1855, erschien als Beilage eines Fremdenführers für die Stadt Salzburg und ihrer weiteren Umgebung. Die Tauerntäler und der Lungau fehlen. Im Osten geht der Kartenausschnitt bis weit nach Oberösterreich und umfasst das gesamte Salzkammergut – ebenfalls ein Zentrum der aufkommenden Sommerfrische. Auf ihre Rolle für die Touristen verweisen auch die beiden Panoramen von Mönchsberg und Gaisberg, beides beliebte Ausflugsziele. Die Höhenangabe der Berge und die Nennung von Orten im Sichtbereich sollten die Orientierung für den Ortsunkundigen erleichtern, haben aber für den einheimischen Betrachter wenig Nutzen. Die Karte enthält ganz in der Tradition vorhergehender Kartenwerke Informationen, die über die reine touristische Nutzung hinausgehen, wie die in Rot eingezeichneten Hauptpoststraßen oder die Postverbindungswege. Auch die Eisenbahn von Salzburg nach München ist eingezeichnet, die 1860 fertiggestellte Weiterführung nach Wien fehlt noch. Die Schraffierung erlaubt zudem eine dreidimensionale Geländevorstellung und ist auch kartographisch auf der Höhe der Zeit.

"Müller's Reise und Gebirgs-Karte von Salzburg und seiner Umgegend" – una delle prime cartine turistiche di Salisburgo

Anche a Salisburgo, nella seconda metà del XIX secolo, il turismo estivo iniziò a ricoprire un significativo ruolo economico. La scoperta della natura e del paesaggio alpino apparentemente ancora incontaminato attirava nel paese turisti stranieri durante la stagione estiva. Oltre alla villeggiatura estiva di ricchi borghesi e nobili, fu la venerazione per Mozart a dare un importante impulso al settore. A causa della mancanza di collegamenti di trasporto e delle condizioni tecniche, il turismo invernale non aveva ancora alcun ruolo.

Se fino ad allora le carte geografiche erano state principalmente strumenti di orientamento al servizio del commercio, dell'amministrazione e dell'esercito, con l'avvento del turismo la loro funzione cambiò. La presente carta geografica, risalente probabilmente al 1855, apparve in allegato a una guida turistica della città di Salisburgo e dei suoi dintorni. Mancano le valli del Tauerntal e il Lungau. A est, il frammento di mappa si estende fino all'Alta Austria e comprende l'intero Salzkammergut, anch'esso centro della nascente villeggiatura estiva. La loro destinazione ad uso turistico è evidenziata anche dai due panorami del Mönchsberg e del Gaisberg, entrambe mete escursionistiche molto apprezzate. L'indicazione dell'altitudine delle montagne e la menzione dei luoghi visibili dovrebbero facilitare l'orientamento a chi non conosce la zona, ma sono di scarsa utilità per l'osservatore locale. La mappa contiene, nella tradizione delle precedenti opere cartografiche, informazioni che vanno oltre il puro uso turistico, come le principali strade postali segnate in rosso o le vie di collegamento postale. È tracciata anche la ferrovia da Salisburgo a Monaco, mentre manca ancora il prolungamento fino a Vienna, completato nel 1860. La tratteggiatura consente inoltre una rappresentazione tridimensionale del territorio ed è all'avanguardia anche dal punto di vista cartografico.

Alpiner Verkehrswegebau im 14. Jahrhundert: der Kuntersweg

Die seit dem Verfall der Römerstraße schwer passierbare Schlucht im Unteren Eisacktal zwang hier den Nord-Süd-Verkehr bis ins späte Mittelalter über den Höhenrücken des Ritten. Im September 1314 belehnte Herzog Heinrich von Kärnten den wohl aus dem herrschaftsnahen Bozner Aufsteigermilieu entstammenden Heinrich Kunter, dessen Frau Katharina und ihre Erben mit dem neu angelegten Saumweg zwischen Bozen und Kollmann, mit der Auflage der Wegerhaltung. Im Gegenzug sollten die Eheleute den dazu gehörenden Zoll einnehmen und an der im Wesentlichen siedlungslosen Wegstrecke zwei Tavernen betreiben dürfen.

Mit der Urkunde von 1314 wurden auch im Detail vorgeschriebene, zunächst nur für die Dauer von zehn Jahren gewährte, nach Warengruppen gestaffelte Weggeldtarife erlassen. Dabei umfasste das Warenspektrum zwar die für den Fernhandel relevanten Effekten Wein, Öl, Salz und Pferde, die Urkunde hob ansonsten aber vor allem auf Bedürfnisse des regionalen und lokalen Warenaustauschs ab; die ebenfalls über Tirol gehandelten „Marker“ für den Fernhandel, also Tuche, edle Stoffe, Pelze, Leder und Gewürze fehlen bezeichnenderweise.

Nach dem frühen Tod Kunters (1317) blieb seine Witwe Inhaberin der nun als Kuntersweg bezeichneten Altstraße. 1328 wurde dem Saumweg zwar das Recht *ainer gemainen lantstrazze* zugestanden, die Transportkapazität blieb aber beschränkt. Die reliefbedingte Anfälligkeit für Elementarereignisse, die stagnierende „private“ Kapitalbasis für die Instandhaltung, aber letztlich auch die noch begrenzte Bedeutung der Bozner Märkte waren Faktoren für eine zunächst allenfalls verhaltene Entwicklung. Erst die anziehende Konjunktur in den siebziger und achtziger Jahren des 15. Jahrhunderts veranlassten den Landesfürsten zum direkten Zugriff auf den Kuntersweg und unter Einsatz von Schwarzpulver zu dessen Ausbau zu einer zeitgemäßen, wagengerechten Fahrstraße, die die Route durch das Untere Eisacktal zum wichtigsten Zubringer des Brenners machen sollte.

Costruzione di vie di comunicazione alpine nel XIV secolo: la via Kunter

La gola nella Bassa Valle Isarco, difficilmente percorribile dopo il declino della strada romana, costrinse il traffico nord-sud a passare attraverso l'altipiano del Renon fino al tardo Medioevo. Nel settembre 1314 il duca Enrico di Carinzia concesse in feudo a Heinrich Kunter, proveniente probabilmente dalla cerchia emergente bolzanina vicina al principe, a sua moglie Katharina e ai loro eredi la nuova mulattiera tra Bolzano e Colma, con l'obbligo di provvedere alla sua manutenzione. In cambio, i coniugi avrebbero potuto riscuotere i dazi doganali e gestire due taverne lungo il percorso, sostanzialmente privo di insediamenti.

Con l'atto del 1314 furono anche emanate tariffe di transito dettagliate, inizialmente concesse solo per un periodo di dieci anni e graduate in base alle categorie di merci. Sebbene la gamma di merci comprendesse prodotti rilevanti per il commercio a lunga distanza come vino, olio, sale e cavalli, la concessione si concentrava principalmente sulle esigenze dello scambio di merci a livello regionale e locale; mancano infatti i prodotti tipici del commercio a lunga distanza, anch'essi commercializzati attraverso il Tirolo, ovvero tessuti, stoffe pregiate, pellicce, cuoio e spezie.

Dopo la morte prematura di Kunter (1317), la sua vedova rimase concessionaria della mulattiera, ora denominata Kuntersweg. Nel 1328 alla mulattiera fu concesso il rango di via pubblica, ma la capacità di trasporto rimase limitata. La vulnerabilità alle calamità naturali dovuta al rilievo del territorio, la stagnante base di capitale "privato" per la manutenzione, ma anche l'importanza ancora limitata dei mercati di Bolzano furono fattori che determinarono uno sviluppo inizialmente piuttosto modesto. Solo la ripresa economica degli anni Settanta e Ottanta del XV secolo spinse il principe territoriale a intervenire direttamente sulla via Kunter e a trasformarla – utilizzando polvere da sparo – in una strada carrozzabile, adatta alle esigenze del tempo, che avrebbe reso il percorso attraverso la Bassa Valle Isarco la principale via di accesso al Brennero.

Literatur / Bibliografia: Gustav Pfeifer, Spätmittelalterlicher Verkehrswegebau in den Südalpen. Der Kuntersweg im unteren Eisacktal, in: Gustav Pfeifer/Kurt Andermann (Hg.), Verkehr und Unterwegssein in der Vormoderne, (Veröffentlichungen des Südtiroler Landesarchivs / Pubblicazioni dell'Archivio provinciale di Bolzano 52), Innsbruck 2024, S. 149–177.

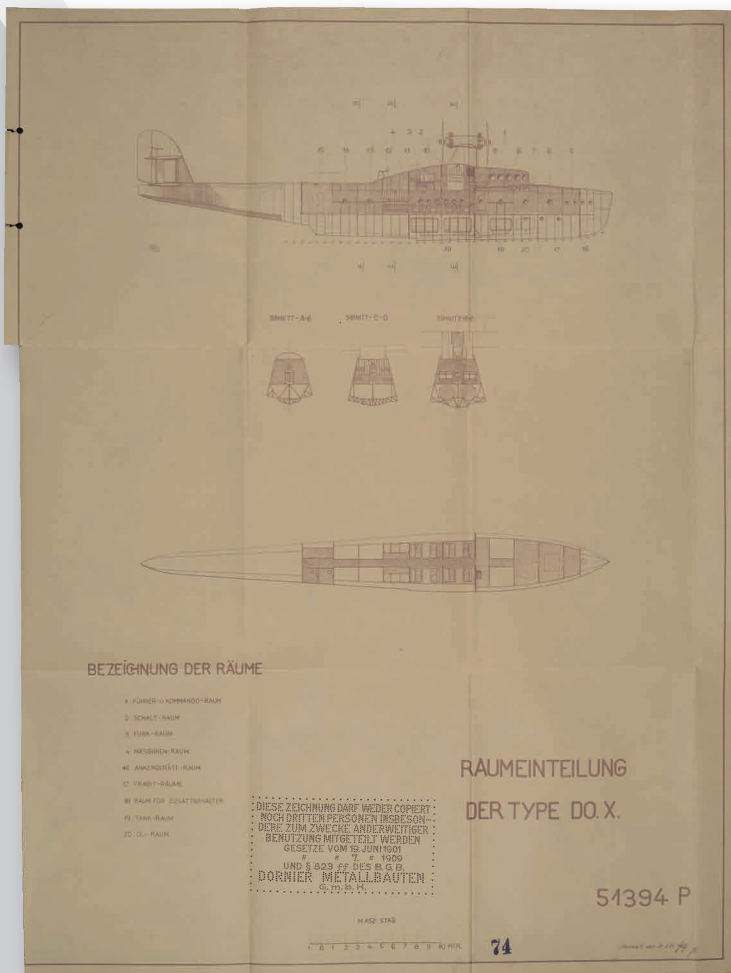
Wir heinrich von bozen gnaden. schünich ze bohem. und ze polen. hiez ze chiden. Graf ze tyrol. vn
 ze bozen. vort d' bozhauf ze dglas. ze Wien. und ze Endfien. Viehen und ein chunt allen den die
 diesen brif an sehent oder hörent lesen. Das wir heinrich den chunt und karnenem sein hauffvren. vn
 allen men erben. sunen und tohten. verlihen haben ewiglich den wech. vort dem eyfliche. zwischen
 Bozen. vn Trostperch. und füllen auch den wech anbauen. vn machen. als oft als er hin vort. an ge
 uerde. von dem zolle d' von dem wech gedort. den füllen si in nemen alle iar als h' nah geschriben stet.
 Des ersten von amem eoffe von Lamparten. sol man geben amem zwanzig. von amem oßbaum amem schilling.
 vort. von amem truchen gaum. emen schilling vort. von amem vort gaum. acht vort. von amem gaum. gals.
 acht vort. von amem Ende vier vort. von amem esel. vier vort. von amem schaffe vier vort. von amem
 swem. zwem. vort. von amem yung. amem vort. von amem schmetz. acht vort. von amem prozen.
 amem. zehn. von am' lügel mit pigel vier vort. von amem gaum. eisen. amem schilling. von amem
 chläse holzes. das man h' vort. amem. zehn. von amem gute halbes zwem vort. von amem manner
 d' getren ist. amem. zehn. und von amem larn phande vier vort. Es sol auch chäm. hofman. noch chäm
 vn' hofgesinde nicht zollen. wed' reitent noch grent. Es sol auch chäm. waz. es sei laneman. od' gast. nicht
 zollen. von allem dem das er vort sinem rükte. vort. swas das sei. es sei vort od' vil. Es sol auch chäm
 pilgrem. d' vort boz weg get. h' in noch hin aus nicht zollen. und den vortgenanten. zol. füllen si nemen
 zehen jar. vn swem die zehen iar vortgangen sint. so haben wir gnade. das wir vn' zeh. od' swem wir
 wellen dar zu schiffen. die den wech beschawen. vn dar nah füllen wir in den zol minnern od' meren das
 stet an uns. wir verlihen in auch mer. das si vort dem vortgenanten weg. zwem. füllen füllen swas
 si wellent. vn neman chäm. mer. wir ein in auch du gnad. fündlich. alle die weil. und si den wech vn
 zol inne haben. das si uns. noch vn' zehen. noch vn' fimpelzeten. chäm. gnade. geben füllen wed' al
 ein stur noch nure. und ob das vort. das si den wech liegen ab gen. vn den zol ande. neman. dann vor
 geschriben stet. so sint si von allem nem. rehte. geuallen. und haben das alle. geten. mit dem. vn' edeln.
 Leut. und vn' wensmanne von dem lände. und das das als stet. belib. haben. vn in diesen brif. vortgen
 mit vn' hangenden. Insigel. Des sint gezuige d' edel. Graf. chünich. von churey. vn' vn' getruwe.
 heinrich von Erenburch. vn' hofmaist. vort. von Eod. vn' purdras. ze tyrol. heinrich. Erlant. vort.
 Trautsun. heinrich von Auensam. vn' von Trabl. vort. von Liebenich. chünich. d' gals. peter von
 sporen. heinrich von Pergenstam. die Eut. vort. von Garay. heinrich. Eon. vn' Eingeinat. d' vn' von
 vortlands. und and' erl. Leut. gnade. Das ist geschriben vn' d' brif ist. geben. ze Euz. nah chünich. ge
 burt. dringehen. lunde. jar. vn' dar nah in dem vortgehenden. jar. das suniges. vor. sand. d' chels. eak.



Archivale: Herzog Heinrich von Kärnten-Tirol verleiht Heinrich
 Kunter und dessen Frau Katharina auf zehn Jahre den in der
 Eisackschlucht zwischen Bozen und Kollmann (Trostperch)
 errichteten Saumweg mit dem dazugehörigen Zoll. Signatur: Süd-
 tiroler Landesarchiv, Urkundensammlung Staffler,
 Urkunde 65 [olim v24], 1314 September 22.

Documento archivistico: il duca Enrico di Carinzia concede a
 Heinrich Kunter e alla moglie Katharina per dieci anni i diritti
 concernenti la mulattiera costruita nella gola dell'Isarco tra Bolzano
 e Colma (Trostperch) con il relativo dazio doganale. Segnatura:
 Archivio provinciale di Bolzano, fondo Staffler,
 perg. n. 65 [olim v24] 1314 settembre 22.

Das unter Erzherzog Sigmund in den 1480er Jahren errichtete
 Zollhaus in Kollmann am Nordende des Kunterswegs, rechts der
 Aufgang zum Weg über den Ritten, 1932. Signatur/Bildrechte:
 Südtiroler Landesarchiv, Bildstelle, Bildarchiv Geat 692.
 La stazione doganale eretta dall'arciduca Sigismondo negli anni
 Ottanta del Quattrocento allo sfocio settentrionale della via Kunter,
 a destra la salita verso la via del Renon, 1932. Segnatura/diritti
 d'immagine: Archivio provinciale di Bolzano, fototeca, Archivio
 fotografico Geat n. 692.



Auf einer eigens konstruierten Trägerbühne auf Schienen wurde das Flugboot jeweils aus dem Hangar an den Bodensee geschleppt, 23. Juli 1929. Signatur: Staatsarchiv St. Gallen, W 241/3.00542.
 Il 23 luglio 1929, l'idrovolante fu trainato dall'hangar al Lago di Costanza su una piattaforma appositamente costruita su rotaie. Segnatura: Staatsarchiv St. Gallen, W 241/3.00542.

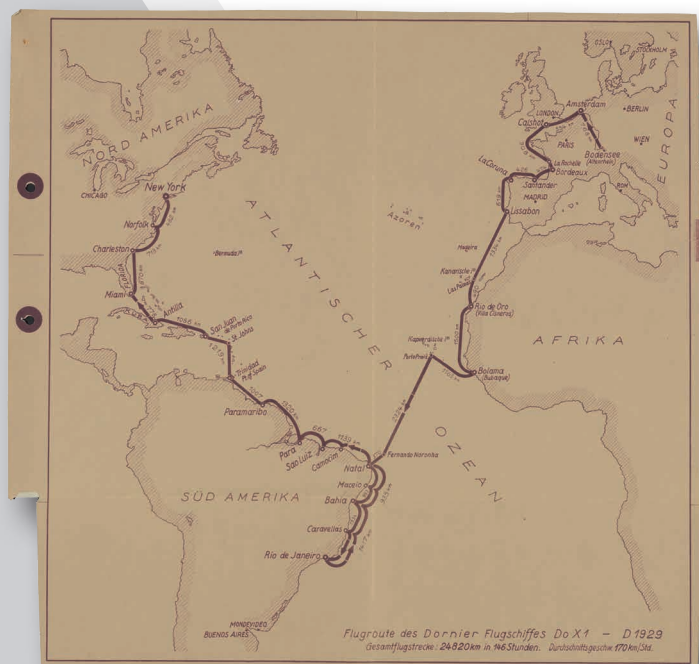
Archivale: Plan für das Flugschiff Do X mit Raumeinteilung vom 30. März 1928.
 Signatur: Staatsarchiv St. Gallen, W 241.

Documento archivistico: schema dell'aereo Do X con suddivisione degli spazi del 30 marzo 1928. Segnatura: Staatsarchiv St. Gallen, W 241.



Der kleine Mann mit der grossen Vision – hier als Dritter von links neben dem über 1.90 m grossen König Gustav V. von Schweden (1858–1950) – beim Verlassen des Werftgeländes in Altenrhein am 13. August 1929. Signatur: Staatsarchiv St. Gallen, W 241/3.00674.

Il piccolo uomo dalla grande visione – qui terzo da sinistra accanto al re Gustavo V di Svezia (1858–1950), alto oltre 1,90 m – mentre lascia il cantiere navale di Altenrhein il 13 agosto 1929. Segnatura: Staatsarchiv St. Gallen, W 241/3.00674.



Route des Transatlantikflugs der Do X 1930/31.
 Signatur: Staatsarchiv St. Gallen, W 241.
 Percorso del volo transatlantico del Do X nel 1930/31.
 Segnatura: Staatsarchiv St. Gallen, W 241.

Vision am Bodensee – Claude Dornier (1884–1969) und seine Do X

Das grösste Verkehrsflugzeug der Welt sollte es werden, erbaut in der modernsten Flugzeugfabrik Europas: In den Dornier-Werken in Altenrhein am Bodensee entstand in den 1920er Jahren die legendäre Do X. Ziel war, mit diesem Flugschiff den Transatlantikluftverkehr zu ermöglichen und zugleich rentabel zu machen.

Dabei stellte der Riesenvogel alles Bisherige im Flugzeugbau in den Schatten: 48 m Flügelspannweite und knapp 41 m Länge, ein Abfluggewicht von rund 35 Tonnen, zwölf Motoren mit je mehr als 500 PS Leistung und eine Fluggeschwindigkeit von 240 km/h – um nur ein paar wenige Fakten zu nennen. 570 Tage lang bauten Werksangehörige in insgesamt 240'000 Arbeitsstunden an der DO X. Die finanziellen Investitionen waren ebenso gigantisch wie das Flugschiff gross: 3,5 Mio. Reichsmark kostete der Riesenvogel.

Luftfahrttechnisch schrieb die Do X auch durch ihren Rekordflug vom 21. Oktober 1929 Geschichte. 169 Personen, neben der Besatzung vorwiegend Werksangehörige und ihre Familien, genossen einen Rundflug von 53 Minuten über dem Bodensee. Erst mehr als 20 Jahre später wurde dieser Rekord egalisiert.

Die Innenausstattung der Passagierkabinen, auf dem Plan erst angedeutet, glich der eines Ozeandampfers. Bordbar und Rauchersalon, ein Teesalon mit Fauteuils und Perserteppichen sowie ausklappbare Betten sollten für die Bequemlichkeit der Reisenden sorgen. Für das kulinarische Wohl wurde eine Bordküche eingebaut, und damit es nicht langweilig wurde, installierte man eine Radioempfangstation. Auch eine Bordtoilette fehlte nicht.

Allerdings spielten diese luxuriösen Installationen im Flugleben der Do X keine Rolle. Sie waren teils technisch unzureichend und wurden deshalb kaum je wirklich verwendet. Allein für den Betrieb der elektrischen Küchengeräte hätte man den Hilfsmotor des Flugzeugs laufen lassen und auf einen Generator umschalten müssen.

Un sogno sul Lago di Costanza – Claude Dornier (1884-1969) e il suo Do X

Sarebbe diventato il più grande aereo di linea del mondo, costruito nella fabbrica di aerei più moderna d'Europa: negli anni 1920, negli stabilimenti Dornier di Altenrhein sul Lago di Costanza, nacque il leggendario Do X. L'obiettivo era rendere possibile e redditizio il traffico aereo transatlantico con questo velivolo.

Questo gigantesco idrovolante eclissò tutto ciò che era stato realizzato fino ad allora nel campo della costruzione aeronautica: 48 m di apertura alare e quasi 41 m di lunghezza, un peso al decollo di circa 35 tonnellate, dodici motori con una potenza superiore a 500 CV ciascuno e una velocità di crociera di 240 km/h, solo per citare alcuni dati. Per 570 giorni, i tecnici dell'azienda lavorarono al DO X per un totale di 240.000 ore. Gli investimenti finanziari furono giganteschi quanto le dimensioni dell'aereo: il colosso volante costò 3,5 milioni di Reichsmark.

Dal punto di vista aeronautico, il Do X entrò nella storia anche grazie al volo record del 21 ottobre 1929: 169 persone, oltre all'equipaggio, principalmente dipendenti dello stabilimento con le loro famiglie, godettero di un volo panoramico di 53 minuti sul Lago di Costanza. Questo record fu eguagliato solo più di 20 anni dopo.

L'arredamento interno delle cabine passeggeri, solo accennato nel progetto, era simile a quello di un transatlantico. Un bar di bordo e un salone per fumatori, una sala da tè con poltrone e tappeti persiani e letti ribaltabili dovevano garantire il comfort dei viaggiatori. Per il benessere culinario era stata allestita una cucina di bordo e, per non annoiarsi, era stata installata una stazione radio. Non mancava nemmeno una toilette di bordo.

Tuttavia, queste lussuose installazioni non ebbero alcun ruolo nella vita di volo del Do X. Erano in parte tecnicamente immature e quindi non furono quasi mai utilizzate. Solo per il funzionamento degli elettrodomestici da cucina sarebbe stato necessario avviare il motore ausiliario dell'aereo e passare a un generatore.

Die Betreuung der Gotthard-Reisenden

Seit dem 13. Jahrhundert zählt der Gotthardpass zu den wichtigsten und meistfrequentierten Alpenübergängen. Das auf der Passhöhe errichtete Hospiz, das bereits 1237 urkundlich erwähnt wird, ging 1830 in den Besitz des Kantons Tessin über. Nach einem Umbau zwischen 1834 und 1837 wurde es an den Gastwirt Felice Lombardi aus Airolo verpachtet, der das Hospiz von 1841 bis 1863 führte.

Von seiner Verwaltung sind zwei Register der Hilfeleistungen, die das Hospiz den Reisenden gewährt hat, erhalten geblieben. Darin listet Lombardi sorgfältig Verpflegung, Unterkunft und Kleidung auf, die den bedürftigen Reisenden gewährt wurde. Die beiden Register decken den Zeitraum von November 1844 bis Januar 1851 ab, wobei die ersten acht Seiten des zweiten Bandes herausgerissen wurden, so dass die Daten der letzten beiden Monate des Jahres 1848 fehlen.

Die Register waren vorgedruckt und ermöglichten es Felice Lombardi, Vor- und Nachnamen, Alter, Heimat und Beruf des Reisenden, Herkunfts- und Zielort, Datum und Art der Hilfeleistung, Wert der Hilfeleistung und eventuelle Bemerkungen einzutragen. Die in den beiden Bänden enthaltenen Informationen bieten zahlreiche Anregungen für historische und statistische Forschungen zum Gotthard-Transit und ermöglichen es, auch nur eine Spur einer bestimmten Person zu finden.

Am 21. November 1849 beispielsweise wurden zwei Männer der Päpstlichen Garde, Carlo Le Comte aus dem Kanton Waadt und Johannes Wagner aus St. Gallen, auf dem Heimweg, nachdem sie dem Papst gedient hatten, aufgehalten. Sie wurden auf schriftliche Empfehlung des Regierungskommissars der Leventina von Lombardi gerettet. Nachdem sie krank im Hospiz angekommen waren, blieben die beiden Soldaten drei Tage lang dort. Während dieser Zeit gab Lombardi ihnen drei Portionen Suppe, fünf Stücke Käse, sieben Viertel Wein, Wasser, Zucker und Fleisch – eine Hilfe, die auf 4 Lire und 5 Soldi pro Gardist geschätzt wurde.

L'assistenza dei viandanti sul San Gottardo

Fin dal XIII secolo, il passo del San Gottardo costituisce una delle vie di collegamento più rapide e trafficate attraverso le Alpi. La gestione dell'ospizio eretto sulla sommità del passo per accogliere e soccorrere i viandanti, attestato già dal 1237, passa nelle mani del Cantone Ticino nel 1830, che lo ristruttura e lo amplia tra il 1834 e il 1837, per poi affidarne la gestione all'ospitaliere Felice Lombardi di Airolo, che lo dirige per oltre vent'anni, dal 1841 al 1863.

Della sua amministrazione rimangono due Registri dei soccorsi accordati dall'Ospizio ai passeggeri transitanti sul San Gottardo, nei quali Lombardi ha scrupolosamente registrato gli alimenti, l'alloggio e i capi di vestiario accordati ai viandanti che valicarono il passo. I due registri coprono il periodo compreso tra novembre 1844 e gennaio 1851; le prime otto pagine del secondo volume sono state strappate e mancano quindi i dati degli ultimi due mesi del 1848.

I registri sono prestampati e permettono a Felice Lombardi d'annotare nome, cognome, età, patria e occupazione del viaggiatore, luogo di provenienza e di destinazione, data e tipo di soccorso accordato, valore dell'aiuto ed eventuali osservazioni. Le informazioni contenute nei due tomi offrono numerosi spunti per ricerche storiche e statistiche relative al transito sul San Gottardo, permettendo anche solo di ritrovare una traccia del passaggio di una determinata persona.

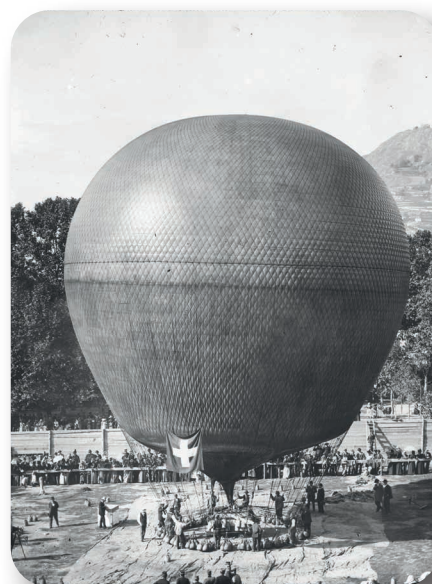
Il 21 novembre 1849, ad esempio, si rileva la sosta di due Guardie pontificie, Carlo Le Comte del Canton Vaud e Giovanni Wagner di San Gallo, in viaggio verso casa dopo aver servito il Papa, e soccorsi da Lombardi, dietro raccomandazione scritta del Commissario del Governo di Leventina. Arrivati all'ospizio ammalati, i due militi vi alloggiano per tre giorni, durante i quali Lombardi distribuisce loro tre porzioni di zuppa, cinque pezzi di formaggio, sette quarti di vino, acqua, zucchero e della carne – un soccorso stimato in 4 lire e 5 soldi per milite.

[illegible]

13

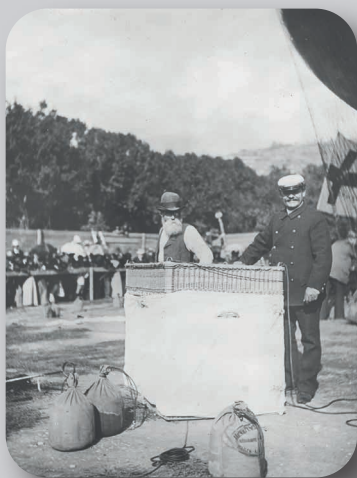


Archivale: Gordon-Bennet-Cup in Schlieren im September 1909. Signatur: Staatsarchiv des Kantons Zürich, Ballongruppe Zürich, Z 1037.259.1.
 Documento archivistico: Gordon-Bennet-Cup a Schlieren nel settembre 1909.
 Segnatura: Staatsarchiv des Kantons Zürich, Ballongruppe Zürich, Z 1037.259.1



Ballon Wega in Sion am 3. Oktober 1898.
 Beim Start um 10:53 Uhr betrug die Temperatur 15,3 Grad. Um 11:05 Uhr erreichte die Wega eine Höhe von 2240 m. In 12 Minuten stieg sie um 1700 Höhenmeter. Nach 229 Kilometern landete die Wega um 18 Uhr mit einer Geschwindigkeit von 12,3 m/s in Frankreich. Die maximal erreichte Höhe betrug 6300 m. ü. M. bei minus 22 Grad. Signatur: Staatsarchiv des Kantons Zürich, Schweizer Alpen-Club SAC, Sektion Uto, Z 1200.464.17.

Il pallone Wega a Sion il 3 ottobre 1898. Al momento del decollo, alle 10:53, la temperatura era di 15,3 gradi. Alle 11:05 il Wega raggiunse un'altitudine di 2240 m. In 12 minuti salì di 1700 metri. Dopo 229 chilometri, alle 18:00 il Wega atterrò a una velocità di 12,3 m/s in Francia. L'altitudine massima raggiunta fu di 6300 m s.l.m. a una temperatura di meno 22 gradi. Segnatura: Staatsarchiv des Kantons Zürich, Schweizer Alpen-Club SAC, Sektion Uto, Z 1200.464.17



Die erste Alpenüberquerung mit dem Gasballon: Professor Albert Heim und Luftkapitän Eduard Spelterini vor dem Aufstieg des Ballons Wega am 3. Oktober 1898 in Sion (Kanton Wallis). Mit von der Partie waren der Meteorologe Julius Maurer und Fanny Forst, die den Ballon Wega finanzierte. Signatur: Staatsarchiv des Kantons Zürich, Schweizer Alpen-Club SAC, Sektion Uto, Z 1200.464.18.

La prima traversata delle Alpi con un pallone a gas: il professor Albert Heim e il capitano Eduard Spelterini prima del decollo del pallone Wega il 3 ottobre 1898 a Sion (Cantone Vallese). Erano presenti anche il meteorologo Julius Maurer e Fanny Forst,

che finanziò il pallone Wega. Segnatura: Staatsarchiv des Kantons Zürich, Schweizer Alpen-Club SAC, Sektion Uto, Z 1200.464.18



Aufstieg von sieben Ballons bei der 4. Internationalen Ballonsportwoche in Mürren (Kanton Bern) am 19. August 1965. Das auf 1650 m gelegene Dorf Mürren war der ideale Startplatz für Hochalpen-Ballonaufstiege. Im Wettbewerb wurden nicht Dauer, Höhe oder zurückgelegte Distanz berücksichtigt, sondern die sichere Landung und der schriftliche Fahrtbericht mit eingezeichneter Flugstrecke, die von der Jury bewertet wurden. Signatur: Staatsarchiv des Kantons Zürich, Ballongruppe Zürich, Z 1037.265.2.
Decollo di sette mongolfiere durante la 4ª Settimana internazionale di mongolfiera a Mürren (Cantone di Berna) il 19 agosto 1965. Il villaggio di Mürren, situato a 1650 m di altitudine, era il punto di decollo ideale per le ascensioni in mongolfiera sulle Alpi. Nella competizione non venivano valutati dalla giuria la durata, l'altitudine o la distanza percorsa, bensì l'atterraggio sicuro e il rapporto di volo accompagnato dalla traccia della rotta. Segnatura: Staatsarchiv des Kantons Zürich, Ballongruppe Zürich, Z 1037.265.2

Glück ab, gut Land: Die Ballonfahrten über die Alpen

Die Anfänge der Ballonfahrt im Kanton Zürich reichen bis Ende des 19. Jahrhunderts zurück. Der Luftfahrtpionier Eduard Spelterini unternahm im Sommer 1891 mit dem Ballon Urania zehn Aufstiege in Zürich. Die ersten Ballonfahrer waren ehemalige Militärballonpiloten oder Angehörige der Oberschicht. Sie schlossen sich dem 1901 gegründeten Schweizer Aero-Club an und kauften 1908 die ersten eigenen Gasballons. Im selben Jahr gewannen sie den Gordon-Bennet-Cup in Berlin.

Als Siegernation war die Schweiz für die Austragung des nächsten Wettbewerbs zuständig. Für den Start- und Füllplatz der Gasballons und Luftschiffe bot sich die Wiese beim Gaswerk der Stadt Zürich in Schlieren an. Der Gordon-Bennet-Cup 1909 in Schlieren war ein grosses Luftspektakel, das sich viele Besucher nicht entgehen lassen wollten. Aufgrund des Erfolgs wurde 1910 in Zürich der Ostschweizerische Verein für Luftschiffahrt mit den Sparten Ballon-, Segel- und Motorflug gegründet. Aus diesem Verein ging 1933 die Ballongruppe Zürich als eigenständiger Verein hervor.

Es war der Zürcher Geologe und Professor Albert Heim, der Eduard Spelterini vorschlug, die Alpen im Rahmen einer wissenschaftlichen Ballonfahrt zu überqueren. Die beiden Doyens starteten am 3. Oktober 1898 in Sion zu ihrer ersten Alpenüberquerung. Der erste Versuch, mit dem Ballon Wega vom Kanton Wallis in den Kanton Uri zu fliegen, endete aufgrund der ungünstigen Höhenwinde im französischen Jura. Zwischen 1898 und 1913 unternahm Spelterini zehn weitere Alpenflüge.

Die Luftbilder von Spelterini dokumentierten seine Pioniertaten und weckten weltweites Interesse an den Alpenüberquerungen. In der Tradition von Spelterini, der am 12. August 1910 mit dem Ballon Sirius in Mürren aufstieg, gründete der Zürcher Ballonpilot Fred Dolder 1962 die 1. Internationale Ballonsportwoche in Mürren. Die Trägerorganisation war die Spelterini-Gesellschaft, die während zehn Jahren die Ballonsportwochen durchführte.

In bocca al lupo: i viaggi in mongolfiera sulle Alpi

I primi viaggi in mongolfiera nel Cantone di Zurigo risalgono alla fine del XIX secolo. Nell'estate del 1891, il pioniere dell'aviazione Eduard Spelterini compì a Zurigo dieci ascensioni con la mongolfiera Urania. I primi aeronauti erano ex piloti militari di mongolfiere o membri dell'alta società; si unirono all'Aero Club Svizzero, fondato nel 1901, e nel 1908 acquistarono le loro prime mongolfiere a gas. Nello stesso anno vinsero la Gordon-Bennet-Cup a Berlino.

In qualità di nazione vincitrice, la Svizzera era responsabile dello svolgimento della competizione successiva. Il prato vicino all'impianto del gas della città di Zurigo a Schlieren era il luogo ideale per il decollo e il riempimento dei palloni a gas e dei dirigibili. La Gordon-Bennet-Cup del 1909 a Schlieren fu un grande spettacolo aereo che molti visitatori non vollero perdersi. Grazie al successo ottenuto, nel 1910 fu fondata a Zurigo l'Associazione della Svizzera orientale per la navigazione aerea con le sezioni mongolfiere, volo a vela e volo a motore. Da questa associazione nacque nel 1933 il Ballongruppe Zürich come associazione indipendente.

Fu il geologo e professore zurighese Albert Heim a proporre a Eduard Spelterini di attraversare le Alpi con una mongolfiera nell'ambito di una spedizione scientifica. I due decani partirono il 3 ottobre 1898 da Sion per la loro prima traversata delle Alpi. Il primo tentativo di volare con la mongolfiera Wega dal Cantone Vallese al Cantone di Uri si concluse nel Giura francese a causa dei venti sfavorevoli ad alta quota. Tra il 1898 e il 1913 Spelterini intraprese altri dieci voli sulle Alpi.

Le fotografie aeree di Spelterini documentarono le sue imprese pionieristiche e suscitarono in tutto il mondo interesse per le traversate delle Alpi. Seguendo la tradizione di Spelterini, che il 12 agosto 1910 decollò con la mongolfiera Sirius a Mürren, nel 1962 il pilota di mongolfiere zurighese Fred Dolder fondò la 1ª Settimana internazionale di mongolfiera a Mürren. L'organizzazione promotrice era la Spelterini-Gesellschaft, che per dieci anni ha organizzato le settimane dedicate allo sport aerostatico.

Landesstreifen als veranlasste Vertreibung

Sogenannte Nicht-Sesshafte waren den Vorarlberger Polizeiorganen des späten 18. Jahrhunderts ein Dorn im Auge. Die auf Sozialdisziplinierung ausgerichtete Obrigkeit betrachtete die bettelnden und herumstreichenden Randgruppen, die außerhalb der gesellschaftlichen Normen lebten, als etwas, das es zu bekämpfen galt. Insbesondere in Krisenzeiten zeigte sich, dass es sich bei diesen Personen kaum um Einzelfälle handelte, sondern um ein Massenphänomen. An manchen Stellen ist etwa von 6.000 bis 8.000 Bettlerinnen und Bettler im angrenzenden Schwaben die Rede.

Immer wieder griff das Gubernium in Innsbruck daher zum drastischen Mittel der großangelegten „Landesstreifen“. Diese sollte ohne viel Vorlaufzeit über Nacht und im Geheimen durchgeführt werden und das Land durchkämmen, um *des liederlichen, dienstlosen, und herumirrenden Gesindels* habhaft zu werden. Die Vorgänge dieser Fahnung wurden in sogenannten Streifprotokollen niedergelegt.

Die aufgegriffenen, verdächtigen Personen wurden bei den vorher instruierten Tavernenwirten zusammengetrieben, um dann in einem Verhör über ihr Schicksal zu entscheiden: *Woher seit ihr und wie heißt ihr? Warum seit ihr hieher kommen?* Eine der aufgegriffenen Personen war etwa Katharina Kluserin aus Oberriet (Schweiz), die erschreckend ehrlich antwortete: *Weil ich nichts habe, das ich mich mit meinem Kind erhalten kann, so wollte ich hier betten*. Solche Antworten endeten für gewöhnlich mit einer Abschiebung über den Rhein oder die Männer erwartete der Militärdienst.

Auch wenn alle Gemeinden an der Verfolgung von Bettlern oder Vaganten mitwirken sollten, dürften manche mehr als einmal wohlwollend wegesehen haben. Die Gemeindevorstellung von Göfis, obwohl sie *sehr nachlässig in dem sie obige Vagabunda Gesindel so lang leiden*, hatte solange nicht reagiert, dass ein gewisser Stabler sogar ein Haus erwerben konnte. Ob er letztlich auch abgeschoben wurde, wird jedoch nicht erwähnt.

Landesstreifen come forma di espulsione forzata

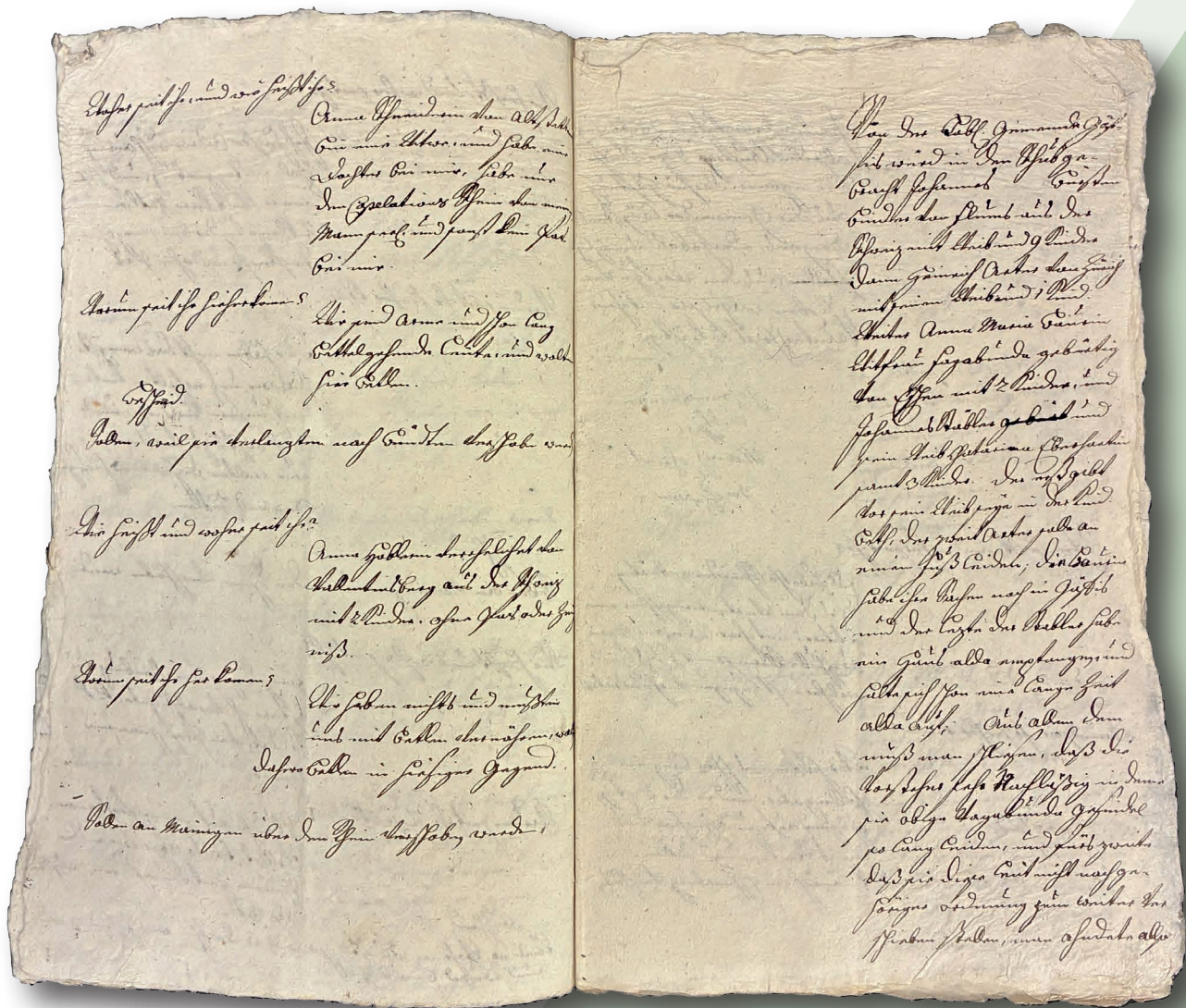
Alla fine del XVIII secolo i cittadini senza fissa dimora erano una spina nel fianco per le forze di polizia del Vorarlberg. Le autorità, orientate alla disciplina sociale, consideravano i gruppi marginali che mendicavano e vagabondavano, vivendo al di fuori delle norme sociali, come un fenomeno da combattere. Soprattutto in tempi di crisi, era evidente come non si trattasse di casi isolati, bensì di un fenomeno di massa. In alcuni luoghi, come nella vicina Svevia, la cifra dei mendicanti si aggirava intorno alle 6.000-8.000 persone.

Il Governo di Innsbruck ricorreva quindi ripetutamente su larga scala al drastico provvedimento delle "Landesstreifen" (interventi del corpo di sorveglianza territoriale). Queste dovevano essere effettuate senza preavviso, di notte e in segreto, setacciando il territorio per catturare la marmaglia dissoluta, senza lavoro e vagabonda. Queste perlustrazioni venivano registrate nei cosiddetti Streifprotokolle.

Le persone sospette venivano fermate e radunate presso i locandieri precedentemente istruiti, il loro destino veniva poi deciso durante un interrogatorio: Da dove venite e come vi chiamate? Perché siete venuti qui? Una delle persone fermate, Katharina Kluserin di Oberriet (Svizzera), rispose con spaventosa sincerità: Poiché non ho nulla con cui mantenere mio figlio, ho voluto venire qui a mendicare. Risposte del genere provocavano solitamente l'espulsione oltre il Reno o, per gli uomini, il reclutamento militare.

Anche se tutti i comuni dovevano collaborare alla persecuzione dei mendicanti o dei vagabondi, probabilmente alcuni chiusero un occhio più di una volta. L'amministrazione comunale di Göfis, sebbene fosse molto negligente tollerando così a lungo la suddetta marmaglia vagabonda, non aveva reagito per così tanto tempo che un certo Stabler era persino riuscito ad acquistare una casa. Non viene tuttavia fatta menzione di una sua eventuale successiva espulsione.

Literatur / Bibliografia: Gerhard Fritz, Bettler und Vaganten in Südwestdeutschland im späten 18. Jahrhundert nach Johann Ulrich Schölls „Abriß des Jauner und Bettelwesens in Schwaben“, in: Gerhard Ammerer/Gerhard Fritz (Hg.), Die Gesellschaft der Nichtsesshaften. Zur Lebenswelt vagierender Schichten vom 16. bis zum 19. Jahrhundert, Affalterbach 2013, S. 53–74; Wolfgang Scheffknecht, Armut und Not als soziales Problem. Aspekte der Geschichte vagierender Randgruppen im Bereich Vorarlbergs vom 16. bis zum 18. Jahrhundert, in: Innsbrucker Historische Studien 12/13 (1989/90), S. 69–96.



Archivale: Streifprotokoll des Gerichtes Rankweil-Sulz, 22. Juli 1799.
 Signatur: Vorarlberger Landesarchiv, Gericht Rankweil-Sulz,
 Materienregistratur A, Polit.I.40.
 Documento archivistico: Streifprotokoll del giudizio di Rankweil-Sulz, 22
 luglio 1799. Segnatura: Vorarlberger Landesarchiv,
 Gericht Rankweil-Sulz, Materienregistratur A, Polit.I.40.



Alter Bettler mit Kind, Federzeichnung auf Papier, 1801. Signatur/Bildrechte:
 Sammlung Albertina, Pierre Alexandre Wille, Alter Bettler mit Kind, Federzeichnung
 auf Papier, 1801.
 Vecchio mendicante con bambino, disegno a penna su carta, 1801. Sigla/diritti
 d'immagine: Collezione Albertina, Pierre Alexandre Wille, Alter Bettler mit Kind,
 Federzeichnung auf Papier, 1801.

Spezialfabrik
für den
Bau von Seilbahnen
ADOLF BLEICHERT & CO.
LEIPZIG-GOHLIS



Schwebebahn Atzwang - St. Constantin (Schlernbahn)

Von Kommission vom 14.
und 15. März 1910 genehmigt.

Frankfurt

Krieglentschleichen

Maier

Trüchel

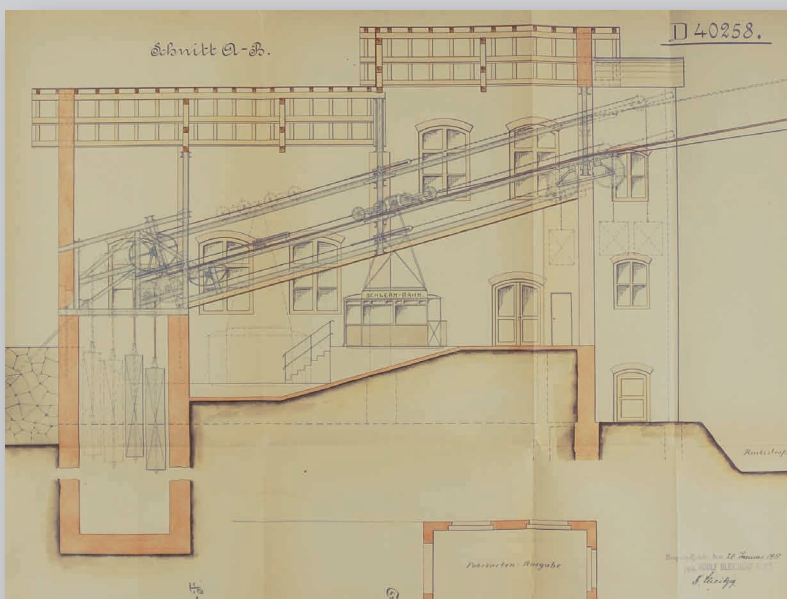
№ 13.

Technische Erläuterung.

Archivale: Die von der Firma Adolf Bleichert & Co. verfasste technische Erläuterung des Projektes, Leipzig-Gohlis 29. Januar 1910. Signatur: Staatsarchiv Bozen, Behörden der staatlichen Verwaltung Bozen, B. 728.

Documento archivistico: Relazione illustrativa del progetto della Schlernbahn redatta dalla ditta Adolf Bleichert & Co, Lipsia-Gohlis 29 gennaio 1910.

Segnatura: Archivio di Stato di Bolzano, Uffici delle amministrazioni statali di Bolzano, b. 728.



Talstation Atzwang, Leipzig-Gohlis 29. Januar 1910. Signatur: Staatsarchiv Bozen, Behörden der staatlichen Verwaltung Bozen, B. 728.

Stazione di partenza di Campodazzo, Lipsia-Gohlis 29 gennaio 1910. Segnatura: Archivio di Stato di Bolzano, Uffici delle amministrazioni statali di Bolzano, b. 728.

Das ambitionierte Projekt der Schlernbahn

Unter den Dokumenten, die 1910 von der Firma Adolf Bleichert & Co. aus Leipzig an die Bezirkshauptmannschaft Bozen geschickt wurden, befindet sich die technische Erläuterung zum Projekt der Schlernbahn, einem Projekt, das aus dem Bestreben entstand, Bozen zu einem zweiten Luzern zu machen. Dieses Ziel wurde vom Journalisten Karl F. Wolff unter dem Slogan zusammengefasst: „Es gilt die Bezwingung des Schlern!“. Die Idee war, das bereits bestehende Bahnnetzwerk, zu dem die Mendel-, die Guntzschna-, die Virgl-, die Rittner und die Kohlererbahn gehörten, um eine sechste Anlage in Richtung Schlern zu erweitern.

Das Projekt wurde zwar von den Fachzeitschriften der damaligen Zeit mit Interesse aufgenommen, vom k. k. Eisenbahnministerium aber mit Skepsis beurteilt. Es war nämlich der Bau von zwei Strecken vorgesehen: Die erste sollte Atzwang mit St. Konstantin bei Völs verbinden. Diese Teilstrecke war besonders anspruchsvoll, da sie die Installation von Seilen und die Errichtung einer Schutzbrücke erforderte, damit die Anlage sowohl die Südbahn als auch den Eisack überspannen konnte. Mit der zweiten Teilstrecke sollte die Seilschwebebahn dann direkt den Gipfel des Berges erreichen.

1909 veröffentlichte die Bezirkshauptmannschaft Bozen eine Ausschreibung, an der drei führende Firmen aus dem Bereich Seilbahnbau teilnahmen: die *Maschinen- und Waggonbau-Fabrik AG* aus Wien-Simmering, die *Adolf Bleichert & Co.* aus Leipzig und die *Wiener AEG-Union Elektrizitätsgesellschaft* mit ihrem Installationsbüro in Innsbruck. Jeder Wettbewerber legte neben dem technischen Bericht auch maßstabsgetreue Entwürfe wie Situationspläne mit der Streckenführung, Grundrisse von Tal- und Bergstation sowie der Personenwagen vor.

Tatsächlich realisiert wurde die Anlage nie. Die ungünstigen wirtschaftlichen Umstände, die im Ausbruch des Ersten Weltkriegs gipfelten, führten zum endgültigen Aus für das Projekt. Stattdessen wurde eine Materialbahn für den Gütertransport gebaut, die bis 1934 in Betrieb blieb.

L'ambizioso progetto della Schlernbahn

Tra i documenti recapitati dalla ditta Adolf Bleichert & Co. di Lipsia al Capitanato distrettuale di Bolzano nel 1910 si trova la relazione illustrativa del progetto della funivia Schlernbahn, un progetto nato dall'aspirazione di trasformare Bolzano in una seconda Lucerna. Questa ambizione era stata sintetizzata dal giornalista Karl F. Wolff con lo slogan: "Es gilt die Bezwingung des Schlern!" (Bisogna conquistare lo Sciliar!). L'idea era di arricchire la rete di impianti a fune, comprendente le funicolari della Mendola e del Guncina e le funivie del Virgolo, del Renon e del Colle, con un sesto impianto diretto verso il monte Sciliar.

Il progetto, pur accolto con interesse dalle riviste di settore, suscitò iniziali perplessità da parte dell'i.r. Ministero delle Ferrovie. Era prevista infatti la realizzazione di due tratti: il primo avrebbe collegato Campodazzo a S. Costantino, vicino a Fiè; questa fase si presentava assai impegnativa, poiché, secondo quanto esposto nella relazione illustrativa, richiedeva l'installazione di funi e di un ponte di protezione per consentire all'impianto di superare sia la ferrovia della Südbahn che il fiume Isarco. Il secondo tratto avrebbe poi condotto la funivia direttamente verso la vetta del monte.

Nel 1909 il Capitanato distrettuale di Bolzano indisse una gara d'appalto a cui parteciparono tre importanti ditte del settore degli impianti a fune: la Maschinen- und Waggonbau-Fabrik di Vienna Simmering, la Adolf Bleichert & Co. e la AEG-Union Elektrizitätsgesellschaft di Vienna con il suo ufficio installazioni di Innsbruck. Ogni concorrente presentò, oltre alla relazione illustrativa, anche elaborati in scala, come ad esempio il disegno del percorso, le piante delle stazioni di partenza e di arrivo e il design delle cabine.

L'impianto non venne mai realizzato. Le circostanze economiche sfavorevoli, culminate nello scoppio della Prima guerra mondiale, condussero al definitivo abbandono del progetto. Al suo posto fu costruita una funicolare per il solo trasporto di merci, in funzione fino al 1934.

Literatur / Bibliografia: Elisabeth Baumgartner, Eisenbahnlandschaft Alt-Tirol. Verkehrsgeschichte zwischen Kufstein und Ala im Spannungsfeld von Tourismus, Politik und Kultur, Innsbruck 1990; Die Schlernbahn im Bau, in: Bozner Nachrichten, Nr. 151 (1919), S. 2; Hans Kiene, Altes und Neues vom Schlern, in: Der Schlern 4 (1923), S. 159–164; Eisenbahn-Baunachrichten, in: Der Bauinteressent. Beilage zur „Wiener Bauindustrie-Zeitung“ 29 (1911), Nr. 6, S. 59; Rainer Seberich, Streiflichter zur jüngeren Gemeindegeschichte von Völs, in: Josef Nössing (Hg.), Völs am Schlern 888–1988. Ein Gemeindebuch, Völs am Schlern 1988, S. 539–566; Die Schlernbahn, Bolzano-Innsbruck 1909.

Lang ersehnte Lastautomobile im Unterengadin

Graubünden tat sich mit der Einführung des Automobils und weiterer Motorfahrzeuge deutlich schwerer als die meisten anderen Kantone der Schweiz. Seit Mitte der 1890er Jahre kursierten zwar vereinzelte Autos auf den Bündner Strassen, bereits im Sommer 1900 wurde das Autofahren jedoch per sofort und vollständig verboten. Es folgten intensive Auseinandersetzungen und ausufernde Debatten zwischen Befürwortern und Gegnern des Automobils sowie zehn Volksabstimmungen, bis das Verbot 1925 schliesslich aufgehoben werden konnte.

In breiten Kreisen der Bündner Bevölkerung wurde das Automobilverbot in den Jahren vor dessen Aufhebung als schwerwiegende wirtschaftliche Einschränkung empfunden. Dies galt besonders für Talschaften, die stark vom Tourismus abhängig waren und für Gebiete, die nicht ans Schienennetz der Rhätischen Bahn angeschlossen waren. So schrieb z.B. die Gemeinde Schleins (heute Tschlin) im Jahr 1922 an das kantonale Bau- und Forstdepartement, dass der Holzverkauf nach Italien und der Transit über den Arlberg durch die fehlenden Transportmöglichkeiten mittels Lastwagen stark erschwert sei.

Mit der Aufhebung des Automobilverbots 1925 wurde die Grundlage geschaffen, dass die Gemeinden selbst über die zusätzliche Zulassung von Lastautomobilen auf ihrem Gemeindegebiet bestimmen konnten. Von diesem Recht machten u.a. die Unterengadiner Gemeinden Schleins, Sent, Remüs, Schuls (heute Tschlin, Sent, Ramosch, Scuol) 1928 Gebrauch und stimmten mit 164 Ja gegen 92 Nein für die *Zulassung des Lastautomobils ab der Gemeinde Schleins bis zur Station Schuls der Rhätischen Bahn*.

Fotografien aus den nachfolgenden Jahren zeigen, dass die neu zugelassenen Lastwagen nicht nur für den Holztransport zum Einsatz kamen. Sie erwiesen sich beispielsweise auch bei der Schneeräumung als äusserst nützlich.

I tanto attesi autocarri nella Bassa Engadina

I Grigioni hanno avuto molte più difficoltà nell'introduzione dell'automobile e di altri veicoli a motore rispetto alla maggior parte degli altri Cantoni svizzeri. Sebbene dalla metà degli anni Novanta del XIX secolo circolassero già alcune automobili sulle strade grigionesi, nell'estate del 1900 la guida degli autoveicoli fu vietata completamente e con effetto immediato. Seguirono intense discussioni e dibattiti accesi tra sostenitori e oppositori dell'automobile, nonché 10 votazioni popolari, fino a quando il divieto fu finalmente revocato nel 1925.

Negli anni precedenti alla sua abolizione, il divieto di circolazione delle automobili era percepito da ampi settori della popolazione grigionese come una grave limitazione economica. Ciò valeva in particolare per le valli fortemente dipendenti dal turismo e per le zone non collegate alla rete ferroviaria della Ferrovia Retica. Ad esempio, nel 1922 il comune di Schleins (oggi Tschlin) scrisse al Dipartimento cantonale delle costruzioni e delle foreste che la vendita di legname all'Italia e il transito attraverso l'Arlberg erano fortemente ostacolati dalla mancanza di mezzi di trasporto su camion.

Con l'abolizione del divieto di circolazione delle automobili nel 1925, fu creata la base affinché i comuni potessero decidere autonomamente in merito all'ammissione di ulteriori autocarri sul proprio territorio comunale. Di questo diritto si avvalsero nel 1928, tra gli altri, i Comuni di Schleins, Sent, Remüs, Schuls (oggi Tschlin, Sent, Ramosch, Scuol) in Bassa Engadina, che con 164 voti favorevoli contro 92 contrari approvarono il transito di autocarri dal Comune di Schleins alla stazione di Schuls della Ferrovia Retica.

Le fotografie degli anni successivi mostrano che i camion appena ammessi non venivano utilizzati solo per il trasporto del legname. Si rivelarono infatti estremamente utili anche per lo sgombero della neve.

Weitere Quellen / *Altre fonti*: Bibliothek StAGR GAB 1900 / 34, Amtsblatt des Kantons Graubünden: Ausgabe Nr. 34 vom 24.08.1900, S. 393; Bibliothek StAGR GB 6, Botschaften des Kleinen Rates an den hochlöblichen Grossen Rat von 1899, S. 130–136.

Literatur / *Bibliografia*: Simon Bundi et al., Das Jahrhundert des Automobils. Graubünden 1925–2025, Zürich 2025; Stefan Hollinger, Graubünden und das Auto. Kontroversen um den Automobilverkehr 1900–1925, (Quellen und Forschungen zur Bündner Geschichte 19) Chur 2008.



Mitgeteilt den
27. März 1928

War dem
Kleinen Rat

des
Kantons Graubünden

Protokoll Nr. 603.

Sigung vom 20. März 1928.

Mit Schreiben vom 12. März 1928 ersucht Herr Standes-
vizepräsident Dr. J. Regi in Scuol namens der Gemeinde Schleins,
gestützt auf das Resultat der Volksabstimmung in den interessierten
Territorialgemeinden Schleins, Remis, Sent und Scuol, dem Beschluss
um Zulassung des Lastautomobils ab Gebiet der Gemeinde Schleins bis
zur Station Scuol der Rhätischen Bahn die Genehmigung zu erteilen.

Der Kleine Rat zieht in Erwägung:

Die Voraussetzungen, unter denen Talschaften durch
Volksabstimmungen die Zulassung des Lastautomobils beschliessen
können, sind im konkreten Falle gegeben.- Es handelt sich um den
unteren Teil des Engadins, der von keiner Bahn bedient wird.

Die bezügliche Volksabstimmung zeitigte folgendes
Resultat:

	Stimmen	
	annehmende	verwerfende
Schleins	51	-
Sent	46	52
Remis	23	--
Scuol	44	40
	-----	-----
	164	92

und beschliesst:

1. Gestützt auf das den Talschaften, die von keiner Bahn
bedient sind, gesetzlich eingeräumte Recht dem Begehren um Zulassung
des Lastautomobils im Rahmen des von Schleins gestellten Gesuches
seine Genehmigung zu erteilen.

2. Die betreffende Talstrasse wird dem Lastautomobilver-
kehr vom 1. April 1928 an geöffnet.

3. Mitteilung an die Gemeindevorstände von Schleins,
Remis, Sent und Scuol, an die Direktion der Rhätischen Bahn in Chur,
an Herrn Vizestandespräsident Dr. Regi in Scuol, an das kantonale
Bauamt und an das kant. Landjägerkommando je im Doppel, an die kant.
Automobilkontrolle und an das Bau- & Forstdepartement.

Der Präsident:

Vul.

Der Kanzleidirektor:

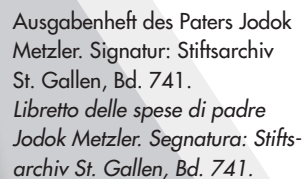
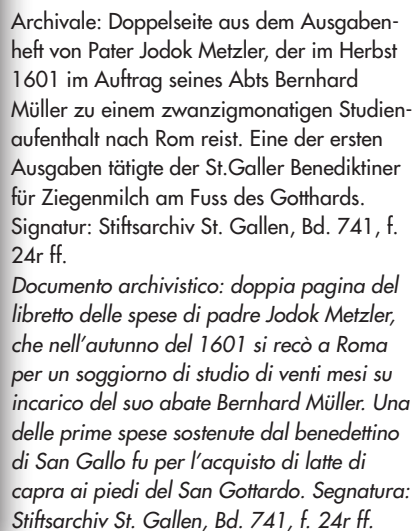
Gergel

Archivale: Der Kleine Rat
genehmigt das Gesuch mehrerer
Unterengadiner Gemeinden um
Zulassung des Lastautomobils,
20. März 1928. Signatur: Staatsar-
chiv Graubünden VIII 19 c 1,
Genehmigung Kleiner Rat vom
20.3.1928.

Documento archivistico: il Piccolo
Consiglio approva la richiesta di
diversi comuni della Bassa Engadina
per il transito degli autocarri,
20 marzo 1928. Segnatura: Staats-
archiv Graubünden VIII 19 c 1,
Genehmigung Kleiner Rat vom
20.3.1928.

Schneeräumung in Scuol, Unterengadin. Zum Einsatz kommen
Motorlastwagen und Schlitten (Aufnahme ca. 1930er Jahre). Signatur:
Staatsarchiv Graubünden N1.L-4266-NG, Schneeräumung Scuol,
1930er Jahre, Fotograf: Johann Feuerstein (Scuol).
Sgombero neve a Scuol, Bassa Engadina. Vengono utilizzati autocarri
a motore e slitte (foto scattata intorno agli anni '30). Segnatura:
Staatsarchiv Graubünden N1.L-4266-NG, Schneeräumung Scuol,
1930er Jahre, Fotograf: Johann Feuerstein (Scuol).





„Für Ziegenmilch in den Bergen einen Batzen“ – Das Ausgabenheft von Pater Jodok Metzler

Benediktinermönche verbrachten ihre Zeit trotz lebenslanger Bindung an eine Gemeinschaft nicht ausschliesslich innerhalb des Klosters. Bereits die Regel des heiligen Benedikt aus dem 6. Jahrhundert berücksichtigt Mönche, die im Auftrag ihres Abts Reisen tätigten. Doch blieb es ihnen untersagt, über ihre Erfahrungen in der Welt zu berichten, *denn das richtet grossen Schaden an* (Kap. 67). Ein Jahrtausend später zeugen aber Ausgabenhefte von einer unerwartet hohen Mobilität der Benediktiner, die sie meist über die Alpen nach Süden führten.

Jodok Metzler wurde 1574 als Sohn des Kaspar Metzler und der Ursula Berlinger in Andelsbuch im Bregenzerwald geboren. Im Alter von 17 Jahren kam er nach St.Gallen, wo er am 23. September 1593 seine Profess feierte. Es folgten ein Studium der Theologie und der Philosophie bei den Jesuiten in Dillingen und 1597 die Priesterweihe. Fortan arbeitete er vornehmlich in der Bibliothek, u.a. um sie von verbotenen Schriften zu reinigen. Im Herbst 1601 schickte ihn Abt Bernhard Müller für das Studium beider Rechte nach Rom.

Kosten und Stationen seiner Reise, die ihn auch nach Subiaco und Montecassino führte, listete er akribisch in einem schmalen zehnteiligen Heft auf. Diese wohl nach seiner Rückkehr zusammengestellte, tabellarische Übersicht in lateinischer Sprache dokumentiert neben 46 Briefen erstmals ausführlich Reise und Aufenthalt eines St.Galler Benediktiners in Italien. Ausgestattet mit 50 Silberdukaten führte Jodok nach der Überquerung des Urnersees ein viertägiger Fussmarsch über den Gotthard zum Luganersee, was *wegen der zahlreichen sehr hohen Berge* recht mühsam war. Erschwert wurde die Wanderung durch strömenden Regen, der ihn und seinen Gehilfen (*famulus*) Vitus zu einem längeren Halt zwang. Kein Bauer wäre bereit gewesen, ins Freie zu gehen, und *wir alle waren nass und müde*. Einzige Stärkung brachte ein Becher warmer Ziegenmilch (*pro lacte caprino in montibus*), die ihnen wohl ein Hirte für einen Batzen gereicht hatte.

“Un Batzen per il latte di capra in montagna” – Il libretto delle spese di padre Jodok Metzler

Nonostante fossero legati per tutta la vita a una comunità, i monaci benedettini non trascorrevano tutto il loro tempo all'interno del monastero. Già la regola di San Benedetto del VI secolo teneva conto dei monaci che viaggiavano per conto del loro abate. Tuttavia, era loro vietato riferire delle loro esperienze nel mondo, poiché ciò avrebbe causato gravi danni (cap. 67). Un millennio dopo, però, i registri delle spese testimoniano una mobilità inaspettatamente elevata dei benedettini, che li portava per lo più a sud attraverso le Alpi.

Jodok Metzler nacque nel 1574 ad Andelsbuch, nella regione del Bregenzerwald, figlio di Kaspar Metzler e Ursula Berlinger. All'età di 17 anni si trasferì a San Gallo, dove il 23 settembre 1593 celebrò la sua professione religiosa. Seguirono studi di teologia e filosofia presso i gesuiti a Dillingen e, nel 1597, l'ordinazione sacerdotale. Da allora in poi lavorò principalmente nella biblioteca, anche per ripulirla dagli scritti proibiti. Nell'autunno del 1601 l'abate Bernhard Müller lo mandò a Roma per studiare entrambi i diritti.

*In un piccolo quaderno di dieci pagine egli elencò meticolosamente i costi e le tappe del suo viaggio, che lo portò anche a Subiaco e Montecassino. Questa tabella in lingua latina, probabilmente compilata dopo il suo ritorno, documenta per la prima volta in modo dettagliato, insieme a 46 lettere, il viaggio e il soggiorno di un benedettino di San Gallo in Italia. Dotato di 50 ducati d'argento, dopo aver attraversato il lago di Uri, Jodok intraprese una marcia di quattro giorni attraverso il San Gottardo fino al lago di Lugano, che fu piuttosto faticosa a causa delle numerose montagne molto alte. Il viaggio fu reso ancora più difficile dalla pioggia battente, che costrinse lui e il suo assistente (*famulus*) Vitus a una sosta prolungata. Nessun contadino era disposto a uscire all'aperto e tutti erano bagnati e stanchi. L'unico ristoro fu una tazza di latte di capra caldo (*pro lacte caprino in montibus*), che probabilmente un pastore aveva offerto loro in cambio di un grosso doppio (Batzen).*

Hangman – Ein Poststundenpass aus dem Jahr 1495

Bei dem vorliegenden Stück handelt es sich um einen Stundenpass, mit dem Postboten Ort und Zeit der Übernahme und Weitergabe von Sendungen beurkundeten. Hierfür verwendete man halbe oder ganze Papierbögen, die an der Spitze einen Vermerk des zuständigen Beamten oder Postmeisters trugen. Im abgebildeten Beispiel geht es um einen Postversand von Mailand nach Worms im Zeitraum vom 8. bis zum 15. November 1495. Die Postreiter ergänzten ihre Angaben meist eigenhändig, indem sie die Annahme und teils auch die Abgabe der Post festhielten. Dieses Blatt begleitete die Sendung über die gesamte Strecke und wanderte von Reiter zu Reiter. Dabei wurde es vielfach gefaltet und war durch die Beanspruchung am Ende oft stark abgegriffen. Nach Abschluss seines Zwecks wurde ein solcher Pass gewöhnlich weggeworfen, weshalb es als besonderer Zufall gilt, dass einige Exemplare bis in unsere Zeit erhalten geblieben sind. Besonders beachtenswert sind die aufgezeichneten Galgen, die auf eine besondere Dringlichkeit hinweisen und dem jeweiligen Reiter die Konsequenzen für allfällige Nachlässigkeiten bildlich vor Augen führten.

Für die historische Forschung besitzen diese Poststundenpässe großen Wert, da sie ein anschauliches Bild von der Geschwindigkeit der Nachrichtenübermittlung in früheren Jahrhunderten vermitteln. Sie enthalten präzise Zeitangaben für einzelne Strecken in sehr unterschiedlichen Regionen und erlauben Rückschlüsse auf die Leistungsfähigkeit des damaligen Kurierwesens. Da sich die Straßenverhältnisse um 1500 und in den folgenden Jahrhunderten kaum unterschieden, eignen sich diese Dokumente auch als Maßstab für die Beurteilung der realistischen Schnelligkeit historischer Reisen und Nachrichtenverbreitung.

Hangman – Un bollettino postale del 1495

Il presente documento è un bollettino postale con cui il postino certificava il luogo e l'ora di presa in consegna e trasmissione delle lettere. A tale scopo venivano utilizzati fogli di carta interi o mezzi fogli, recanti in testa una nota del funzionario competente o del direttore dell'ufficio postale. L'esempio raffigurato riguarda una spedizione postale da Milano a Worms nel periodo dall'8 al 15 novembre 1495. I corrieri postali aggiungevano le loro note di solito a mano, registrando la ricezione e in parte anche la consegna della posta. Questo foglio accompagnava la spedizione per tutto il percorso, passando di corriere in corriere. Veniva piegato più volte e, a causa dell'usura, alla fine era spesso molto logoro. Una volta esaurita la sua funzione, un biglietto di questo tipo veniva solitamente gettato, motivo per cui è una coincidenza speciale che alcuni esemplari siano giunti fino ai nostri giorni. Particolarmente degni di nota sono i patiboli raffigurati, che indicano una particolare urgenza e mostrano visivamente al corriere le conseguenze di eventuali negligenze.

Questi biglietti postali hanno un grande valore per la ricerca storica, poiché forniscono un quadro chiaro della velocità di trasmissione delle notizie nei secoli passati. Contengono indicazioni precise sui tempi di percorrenza di singoli tratti in regioni molto diverse tra loro e consentono di trarre conclusioni sull'efficienza del servizio postale dell'epoca. Poiché le condizioni stradali intorno al 1500 e nei secoli successivi non differivano molto, questi documenti sono adatti anche come parametro di riferimento per valutare la velocità realistica dei viaggi storici e della diffusione delle notizie.

Literatur / Bibliografia: Fritz Ohmann, Die Anfänge des Postwesens und die Taxis, Leipzig 1909, insbesondere S. 322–324; Oswald Redlich, Vier Post-Stundenpässe aus den Jahren 1496 bis 1500, in: *MIÖG* 12 (1891), S. 494–504; Erika Kustatscher, Die Innsbrucker Linie der Thurn und Taxis. Die Post in Tirol und den Vorlanden (1490–1769) (Schlern-Schriften 371), Innsbruck 2018.

Post-Course der Kantone St. Gallen und Schwyz.									
Abgang					Ankunft				
11 1/2 h von					7 1/2 h in				
St. Gallen. Zürich.					St. Gallen.				
Abg. Abtd. Zug. Nr.					Abg. Abtd. Zug. Nr.				
7 u. 8					7 u. 7				
7 u. 8					7 u. 7				
7 u. 8					7 u. 7				
7 u. 8					7 u. 7				
7 u. 8					7 u. 7				
7 u. 8					7 u. 7				
7 u. 8					7 u. 7				
7 u. 8					7 u. 7				
7 u. 8					7 u. 7				
7 u. 8					7 u. 7				
7 u. 8					7 u. 7				
7 u. 8					7 u. 7				
7 u. 8					7 u. 7				
7 u. 8					7 u. 7				
7 u. 8					7 u. 7				
7 u. 8					7 u. 7				
7 u. 8					7 u. 7				
7 u. 8					7 u. 7				
7 u. 8					7 u. 7				
7 u. 8					7 u. 7				
7 u. 8					7 u. 7				
7 u. 8					7 u. 7				
7 u. 8					7 u. 7				
7 u. 8					7 u. 7				
7 u. 8					7 u. 7				
7 u. 8					7 u. 7				
7 u. 8					7 u. 7				
7 u. 8					7 u. 7				
7 u. 8					7 u. 7				
7 u. 8					7 u. 7				
7 u. 8					7 u. 7				
7 u. 8					7 u. 7				

[illegible]

Segnatura: Staatsarchiv St. Gallen, ZJ 7/1.

Dienstreise im St. Galler Rheintal im 19. Jahrhundert

In der Abteilung „Archivische Sonderbestände und Sammlungen“ des Staatsarchivs St.Gallen finden sich zwei Postkutschenbillette aus dem Jahr 1843. Trotz unbekannter Herkunft geben sie bei genauer Betrachtung Einblicke auf den Reisenden und seine Reise.

Franz Anton Good (1793–1866), studierter Jurist und Bezirksammann, bestieg am Sonntag, den 12. Februar 1843, morgens um halb acht den Eilwagen in Sargans. Ziel seiner Reise war St.Gallen, wo am Folgetag eine Session des katholischen Grossratskollegiums beginnen sollte. Nach vier intensiven Sitzungstagen über die „Verordnung über Organisation der katholischen Genossenschaften“ reiste Good am Donnerstag, den 16. Februar, mit Abfahrt um halb fünf Uhr nachmittags, ebenfalls mit dem Eilwagen, zurück. Diesmal belegte er den Platz Nr. 1 im Wagen, der ihn über Rorschach, Rheineck und Altstätten nach Sargans brachte, wo er am anderen Morgen eintraf.

Franz Anton Good war im Lauf seiner langen politischen Karriere oft von seinem Wohnort Mels nach St.Gallen unterwegs. Allein während seiner Amtszeit als Mitglied des Grossen Rates – insgesamt über zwei Jahrzehnte – war seine Präsenz in der Kantonshauptstadt jährlich mindestens vier Mal erforderlich. Das bedeutete jedes Mal eine holprige Fahrt von 14 Stunden für die Strecke von etwas über 80 Kilometern.

Den Billetten kann man neben den Reisedaten weitere Aufschlüsse über Kosten und Organisation einer Postkutschenfahrt entnehmen. So liest man beispielsweise: *Ohne Zustimmung der Reisegesellschaft ist das Tabakrauchen in den Eilwagen untersagt, u. eben so wenig ist gestattet, Hunde aufzunehmen.* Nicht zuletzt sollte auch der Fahrplan eingehalten werden: *Das Anhalten bei Wirthshäusern unterwegs ist strenge verboten.*

In viaggio d'affari nella valle del Reno sangallese nel XIX secolo

Nel reparto “Fondi speciali e collezioni d'archivio” dell'Archivio di Stato di San Gallo si trovano due biglietti per la diligenza postale del 1843. Nonostante la loro provenienza sconosciuta, un'attenta analisi fornisce informazioni sul viaggiatore e sul suo viaggio.

Franz Anton Good (1793–1866), laureato in giurisprudenza e amministratore distrettuale, salì sulla diligenza alle sette e mezza di mattina di domenica 12 febbraio 1843 a Sargans. La destinazione del suo viaggio era San Gallo, dove il giorno seguente avrebbe avuto inizio una sessione del collegio del Gran Consiglio cattolico. Dopo quattro intense giornate di riunioni sul Regolamento sull'organizzazione delle cooperative cattoliche, Good fece ritorno giovedì 16 febbraio, con partenza alle quattro e mezza del pomeriggio, sempre con la carrozza postale. Questa volta occupò il posto n. 1 nella carrozza che lo portò a Sargans passando per Rorschach, Rheineck e Altstätten, dove arrivò la mattina seguente.

Nel corso della sua lunga carriera politica, Franz Anton Good si recò spesso dalla sua residenza di Mels a San Gallo. Solo durante il suo mandato come membro del Gran Consiglio – in totale oltre due decenni – la sua presenza nella capitale cantonale era richiesta almeno quattro volte all'anno. Ciò significava ogni volta un viaggio accidentato di 14 ore per percorrere poco più di 80 chilometri.

Oltre alle date di viaggio, dai biglietti si possono ricavare ulteriori informazioni sui costi e sull'organizzazione di un viaggio in diligenza postale. Si legge ad esempio: senza il consenso della compagnia di viaggio è vietato fumare tabacco nelle carrozze, così come non è consentito portare con sé cani. Non da ultimo, anche l'orario doveva essere rispettato: era severamente vietato fermarsi nelle locande lungo il percorso.

Weitere Quelle / Fonte ulteriore: Staatsarchiv St. Gallen, KA R. 162 D, „Amtliche Reisedaten-Tabelle von und bis nach St. Gallen“, 16.12.1842.

Eine Autobahn ohne Autos

Das System der deutschen Reichsautobahnen wurde vom NS-Regime intensiv mit propagandistischer Bedeutung aufgeladen. Wie Fritz Todt (1891–1942) – seit Juli 1933 Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen – 1935 schrieb, sollten sie *Künder einer neuen Zeit und Zeugen einer wiederer kämpften Reichseinheit* sein, somit das neu geeinte Reich auch touristisch erschließen und mit den neu zu erobernden Ostgebieten verbinden. Historisch falsch wurden die Autobahnen als persönliches Planungsprojekt Hitlers, als „Straßen des Führers“ dargestellt, eine Mythologisierung, die teilweise bis heute nachhallt. Propagandistische Gemälde von „Autobahnmalern“ wie Carl Theodor Protzen (1887–1956) oder Ernst Vollbehrr (1876–1960) bevorzugten vertikale Autobahnbauwerke, um den monumentalen und heroischen Aspekt der Bauten herauszustellen.

Ganz anders wirken die gezeichneten Vogelschaupanoramen zur Reichsautobahn München–Salzburg (A8), die auf 1939/40 datiert werden können. Gefertigt wurden sie von dem aus Isny im Allgäu stammenden Landschaftszeichner Josef Ruep (1886–1940), der sich mit seiner Münchner „geographischen Werkstatt“ auf Landschaftsreliefs spezialisiert hatte. Als breites, aber harmonisch eingefügtes Straßenband liegt die fertige Autobahn in einer weiten, grünen und hügeligen Landschaft vor voralpiner Bergkulisse. Die baulich genaue Widergabe von Straßen und Überführungen verbindet sich mit einer miniaturhaften Darstellung von Dörfern und Höfen, die Ländlichkeit andeutet und den touristischen Blick Rueps dokumentiert.

Das Staatsarchiv München hat die Aquarellblätter als Ergänzung der archivierten behördlichen Überlieferung zum Bau der Reichsautobahn München–Salzburg im Antiquariatshandel erworben. Was auf den Zeichnungen allerdings fehlt, ist das entscheidende Verkehrsmittel: das Auto. Ohne Autos, Verkehr und Staus behalten die neuen Straßen hier noch den Charakter einer verheißungsvollen Verbindung von Natur und Mobilität.

Un'autostrada senza auto

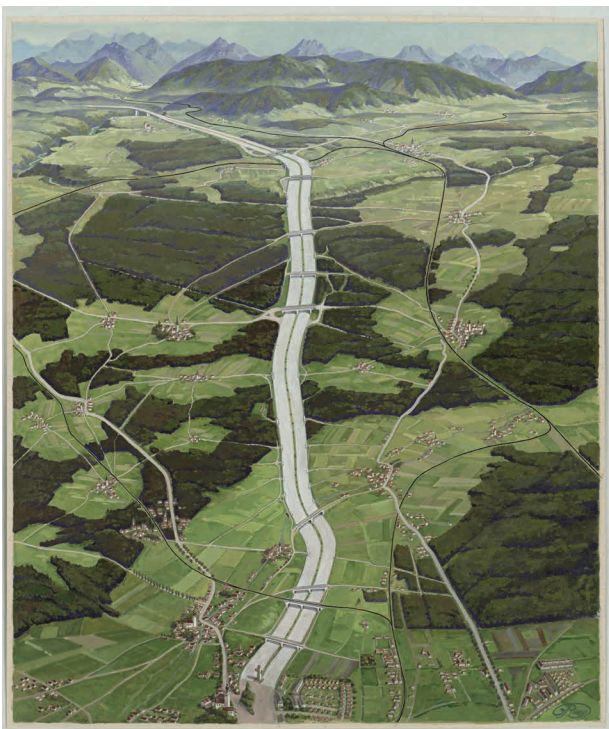
Il regime nazista attribuì al sistema autostradale tedesco un forte significato propagandistico. Come scrisse nel 1935 Fritz Todt (1891–1942), ispettore generale delle strade tedesche dal luglio 1933, esse dovevano essere foriere di una nuova era e testimoni di un'unità imperiale riconquistata, aprendo così il nuovo impero unificato al turismo e collegandolo con i territori orientali da conquistare. Le autostrade furono presentate come un progetto personale di Hitler, come "strade del Führer", una mitizzazione che in parte risuona ancora oggi pur essendo storicamente fallace. I dipinti propagandistici di "pittori dell'autostrada" come Carl Theodor Protzen (1887–1956) o Ernst Vollbehrr (1876–1960) privilegiavano le strutture autostradali verticali per enfatizzare l'aspetto monumentale ed eroico delle costruzioni.

Di tutt'altro effetto sono i panorami con vista dall'alto dell'autostrada imperiale Monaco–Salisburgo (A8), databili al 1939/40. Realizzati dal disegnatore paesaggista Josef Ruep (1886–1940), originario di Isny nell'Algovia, egli si era specializzato in rilievi paesaggistici con la sua "geografischen Werkstatt" di Monaco. L'autostrada finita si presenta come una larga ma armoniosa striscia di strada che attraversa un ampio paesaggio verde e collinare sullo sfondo delle montagne prealpine. La riproduzione accurata dal punto di vista architettonico di strade e cavalcavia si combina con una rappresentazione in miniatura di villaggi e fattorie, che suggerisce la ruralità e documenta lo sguardo turistico di Ruep.

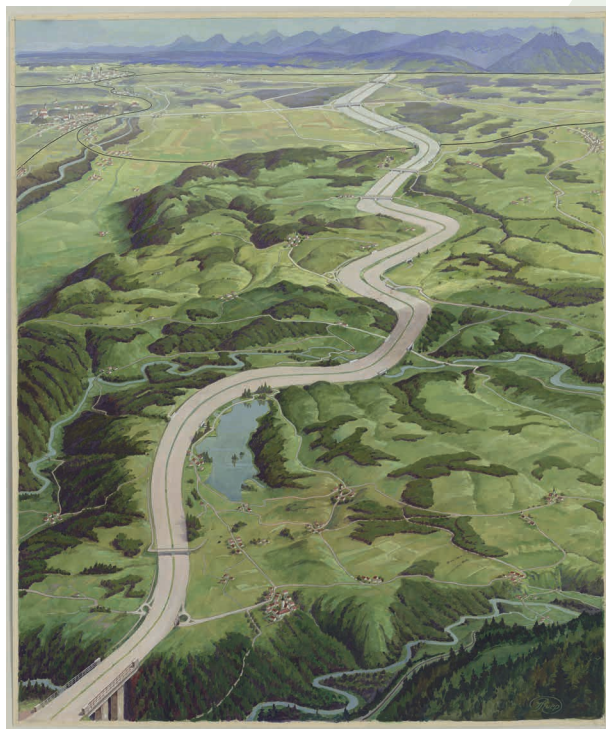
L'Archivio di Stato di Monaco di Baviera ha acquistato le tavole ad acquerello dal mercato antiquario come integrazione alla documentazione archivistica ufficiale relativa alla costruzione dell'autostrada del Reich Monaco–Salisburgo. Ciò che manca nei disegni, tuttavia, è il mezzo di trasporto decisivo: l'automobile. Senza automobili, traffico e ingorghi, le nuove strade mantengono qui il carattere di un promettente collegamento tra natura e mobilità.

Weitere Quellen / *Altre fonti*: Staatsarchiv München, Autobahndirektion Südbayern, Nrn. 666–986, 1863–1867; Wolfgang F. Jäger, *Der Streckenentwurf der Reichsautobahn 1933 bis 1945. Eine ingenieurtechnische Analyse auf der Grundlage ausgewählter Archivbestände*, Köln 2013.

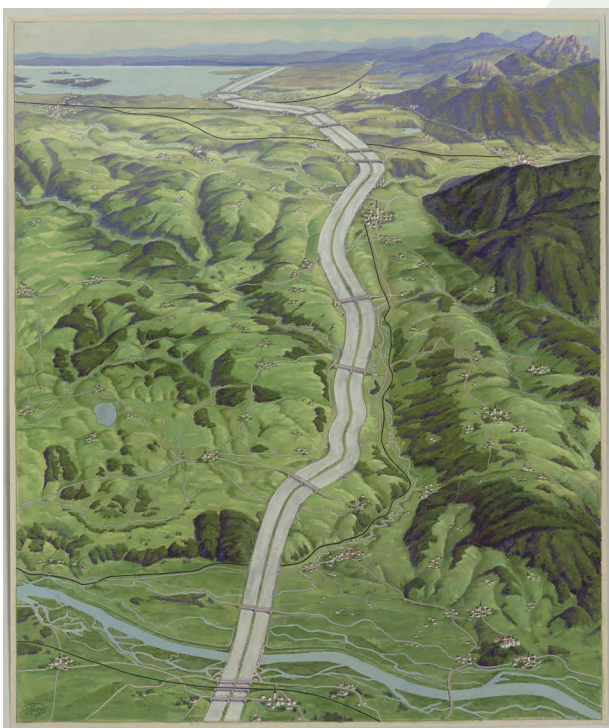
Literatur / *Bibliografia*: Christoph Bachmann, *Im Vogelflug über die A 8*, in: *Unser Bayern* 72/1 (Jan./Feb. 2023) S. 18–20; Anke Gröner, *„Zieh die Bahn durch deutsches Land.“ Gemälde zur Reichsautobahn von Carl Theodor Protzen (1887–1956)*, Wien–Köln–Weimar 2022; Anke Gröner, *Alter Stil für neue Bauwerke*, in: *Unser Bayern* 72/1 (Jan./Feb. 2023), S. 21–28; Michael Kriest, *Die Reichsautobahn. Konzeption, räumliche Struktur und Denkmaleigenschaft eines historischen Verkehrsnetzes*, Petersberg 2016; Erhard Schütz/Eckhard Gruber, *Mythos Reichsautobahn. Bau und Inszenierung der „Straßen des Führers“ 1933–1941*, Berlin 1996.



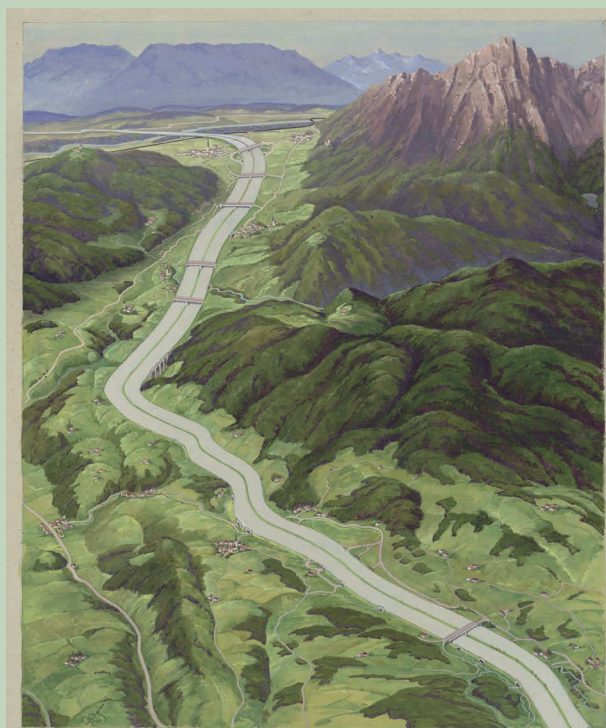
Von München-Ramersdorf bis zur Mangfallbrücke bei Weyarn.
 Signatur: Staatsarchiv München, Plansammlung 9782, Blatt 1.
 Documento archivistico: da Monaco-Ramersdorf fino al ponte sul Mangfall presso Weyarn. Segnatura: Staatsarchiv München, Plansammlung 9782, Blatt 1.



Von der Mangfallbrücke bei Weyarn bis vor Rosenheim. Signatur: Staatsarchiv München, Plansammlung 9782, Blatt 2.
 Documento archivistico: dal ponte sul Mangfall presso Weyarn fino ai pressi di Rosenheim. Segnatura: Staatsarchiv München, Plansammlung 9782, Blatt 2.



Von der Innbrücke bei Rosenheim bis zum Südufer des Chiemsees.
 Signatur: Staatsarchiv München, Plansammlung 9782, Blatt 3.
 Documento archivistico: dal ponte sull'Inn a Rosenheim fino alla riva meridionale del lago Chiemsee. Segnatura: Staatsarchiv München, Plansammlung 9782, Blatt 3.



Von Neukirchen bis zur Saalachbrücke bei Piding. Signatur: Staatsarchiv München, Plansammlung 9782, Blatt 4.
 Documento archivistico: da Neukirchen fino al ponte sul Saalach presso Piding. Segnatura: Staatsarchiv München, Plansammlung 9782, Blatt 4.

ARGE ALP

Die Archive leben • Gli Archivi vivono

Berichte | *Rapporti*

Schwerpunktthema:
Austauschprogramm für ARGE ALP-Archivarinnen und Archivare

*Tema principale:
Programma di scambio degli archivi ARGE ALP*

Zeitraum | *Periodo*
2023–2025

13.10, 17.11, 21.11.2023

ZU GAST IN DEN STAATSARCHIVEN GRAUBÜNDEN, ZÜRICH & ST. GALLEN

OSPITI DEGLI ARCHIVI DI STATO DEI GRIGIONI, DI ZURIGO & DEL CANTONE SAN GALLO

Im Nachgang zur 46. Konferenz der ARGE ALP-Archive, die sich mit Themen zur Digitalisierung beschäftigte, entsandte das Vorarlberger Landesarchiv eine Delegation zum fachlichen Austausch in die Staatsarchive Graubünden, Zürich und St. Gallen. Die Themen für die Treffen waren breit gestreut, ließen aber auch ein gegenseitiges Kennenlernen zu.

Den Auftakt machte am 13.10. das Staatsarchiv Graubünden. Wir bekamen durch Flurina Camenisch und Graziella Borrelli Einblick in die digitale Aktenführung (GEVER), die digitale Archivierung sowie Digitalisierungsprojekte. Das Zusammenspiel aller Komponenten ließ einige Parallelen zum Projekt *Digitales Archiv Land Vorarlberg* erkennen.

Im Zentrum des Austausches am 17.11. mit Christian Sieber, Rainer Hugener und Rebekka Plüss in Zürich stand die Nutzung verschiedener Methoden zur maschinengestützten Transkription, Digitalisierung und Erschließung von Archivalien und Findmitteln. Hier setzt das Staatsarchiv Zürich vor allem auf die *Handwritten-Text-Recognition-Plattform Transkribus*. Für uns waren es strategische Überlegungen und konkrete Anwendungsbeispiele, die wir als Anregung mitnehmen konnten. Technologien wie *Keyword Spotting* oder die Chance mittels einer *Named Entity Recognition* noch mehr Zugangspunkte zu schaffen, zeigen auf, wie ein zeitgemäßer und unkomplizierter Zugang für Benutzerinnen und Benutzer aussehen kann.

Unsere letzte Exkursion führte uns am 21.11. nach St. Gallen, das seit November 2022 einen neuen digitalen Lesesaal sein Eigen nennen darf. Hier erklärten uns Martin Lüthi, Mareike Heering und Vedat Akgül das Zustandekommen, die Funktionsweise und die weitere Entwicklungsperspektive des Digitalen Lesesaals. Außerdem erhielten wir einen Einblick in die Abwicklung des Projektes, woraus wir wertvolle Erkenntnisse für unser Projekt *Digitales Archiv Land Vorarlberg* schöpfen konnten.

Die Projekte unserer Nachbarn sind äußerst motivierend und inspirierend. Dass wir dafür auf die Erfahrungen unserer Ostschweizer Kolleginnen und Kollegen zurückgreifen konnten, lässt die anstehenden Hürden überwindbar erscheinen. Neben einem großen Dankeschön an unsere Schweizer Kolleginnen und Kollegen gilt ein weiterer Dank der ARGE ALP, die diese Kooperationen unterstützt.

In seguito alla 46a conferenza degli archivi ARGE ALP, che ha trattato temi relativi alla digitalizzazione, l'Archivio di Stato del Vorarlberg ha inviato una delegazione agli Archivi di Stato dei Grigioni, di Zurigo e di San Gallo per uno scambio professionale. I temi degli incontri sono stati di ampio spettro, ma hanno anche permesso ai partecipanti di conoscersi reciprocamente.

Il primo incontro si è svolto il 13 ottobre presso l'Archivio di Stato dei Grigioni. Flurina Camenisch e Graziella Borrelli ci hanno fornito una panoramica sulla gestione dei file digitali (GEVER), sull'archiviazione digitale e sui progetti di digitalizzazione. L'interazione di tutti i componenti ha rivelato alcuni parallelismi con il progetto dell'Archivio digitale del Vorarlberg.

Lo scambio del 17 novembre con Christian Sieber, Rainer Hugener e Rebekka Plüss a Zurigo si è incentrato sull'uso di vari metodi per la trascrizione automatica, la digitalizzazione e l'indicizzazione di documenti archivistici e di ausili di ricerca. In questo caso, l'Archivio di Stato di Zurigo si affida principalmente alla piattaforma Handwritten Text Recognition Transkribus. Per noi sono state soprattutto le considerazioni strategiche e gli esempi concreti di applicazione che abbiamo potuto trarre come ispirazione. Tecnologie come il Keyword Spotting o l'opportunità di creare ancora più punti di accesso utilizzando il Named Entity Recognition mostrano come può essere un accesso moderno e semplice per gli utenti.

La nostra ultima escursione ci ha portato il 21 novembre a San Gallo, che dal novembre 2022 può vantare una nuova sala di lettura digitale. Qui, Martin Lüthi, Mareike Heering e Vedat Akgül ci hanno spiegato come è nata la sala di lettura digitale, come funziona e le sue prospettive di sviluppo futuro. Ci hanno anche illustrato la realizzazione del progetto, da cui abbiamo potuto trarre preziosi spunti per il nostro progetto di un'Archivio digitale del Vorarlberg.

I progetti dei nostri vicini sono estremamente motivanti e stimolanti. Il fatto che abbiamo potuto attingere all'esperienza dei nostri colleghi della Svizzera orientale ci fa sembrare superabili i prossimi ostacoli. Oltre a ringraziare i nostri colleghi svizzeri, desideriamo ringraziare anche l'ARGE ALP, che sostiene queste collaborazioni.



06.11.–10.11.2023

ZU GAST IM TIROLER LANDESARCHIV

OSPITE DELL'ARCHIVIO DI STATO DEL TIROLO

Die Betreuerin des Austauschs, Nadja Krajicek, führte die Gastarchivarin durch das Magazin und erklärte die praktische Anwendung der Verfachbücher bei Erbhofforschungen. Außerdem organisierte sie Einblicke in die Bibliothek, den Benutzungsbetrieb, die Restaurierungsabteilung und die Abteilung Überlieferungsbildung sowie den im Tiroler Landesarchiv angesiedelten Tiroler Kunstkataster durch die jeweils dort tätigen Kollegen. Die vorgesehene Tätigkeit der Gastarchivarin bestand darin, für die Abt. I Ältere Bestände des Bayerischen Hauptstaatsarchivs die Verfachbücher des Tiroler Landesarchivs auf die Frage hin zu prüfen, ob diese bezüglich ihrer Provenienz teilweise den als Grund- und auch als Gerichtsherrschaften in Tirol vertretenen altbayerischen Klöstern zuzuordnen sind. Im weitesten Sinn ist dies der Fall, allerdings waren die Verwalter vor Ort, teils oberösterreichische Beamte, sehr weit weg von den jeweiligen Klöstern, und die Grundherrschaften und die Grundherrschaften spielen in den Verfachbüchern meist keine große Rolle. Die Einträge haben in vielen Fällen nicht annähernd den Umfang bayerischer Briefprotokolle; oft sind nur Käufe und Kreditsicherungen eingetragen. Schon äußerlich den üblichen bayerischen Briefprotokollen entsprechen am ehesten die Verfachbücher des Klosters Herrenchiemsee, das laut Beimrohr, Mit Brief und Siegel, zum fraglichen Zeitpunkt aber gar keine Gerichtsrechte über seine Untertanen mehr hatte. Auch die Verfachbücher des Klosters Rott über die Herrschaft Pillersee haben ein breites inhaltliches Spektrum; allerdings war hier offenbar ein Klostergeistlicher vor Ort. Im Fall des Klosters Frauenchiemsee war die genauere Untersuchung der Protokollserie des Gerichts Axams leider nicht mehr möglich; im Gegensatz zu den inhaltlich dünnen Verfachbüchern der Propstei Axams scheint aber auch hier das Spektrum der grundherrschaftlichen Gerichtsbarkeit abgedeckt. Einem Hinweis von Gertraud Zeindl zufolge sind die Einträge in die Verfachbuchserien der bayerischen Klöster möglicherweise deshalb teils inhaltlich so dünn, weil es zu den Verfachbüchern der Grundherrschaften zusätzliche grundherrschaftliche Akten mit entsprechenden Unterlagen gab; solche Bestände sind offenbar auch separat überliefert.

Allen Kolleginnen und Kollegen des Tiroler Landesarchivs, besonders Nadja Krajicek, dankt die dort sehr gastlich aufgenommene Austauscharchivarin für ihr Entgegenkommen und ihre Zeit, für vielfältige Eindrücke und für ein anspruchsvolles Programm.

La supervisore dello scambio, Nadja Krajicek, ha fatto visitare all'archivista ospite il deposito e ha spiegato l'applicazione pratica dei libri d'archiviazione (Verfachbücher) nella ricerca sugli Erbhöfe. Ha inoltre organizzato visite alla biblioteca, alla sala di lettura, al reparto di restauro, nonché al Tiroler Kunstkataster, che si trova nell'Archivio di Stato del Tirolo, da parte dei colleghi che vi lavorano. L'attività programmata consisteva nell'esaminare i libri d'archiviazione dell'Archivio di Stato del Tirolo per il Dip. I Fondi Antichi dell'Archivio di Stato della Baviera, al fine di determinare se la loro provenienza possa essere attribuita in parte agli antichi monasteri bavaresi rappresentati in Tirolo come proprietari e in parte come tribunali. In linea di massima è così, ma gli amministratori locali, alcuni dei quali erano funzionari dell'Alta Austria, erano molto lontani dai rispettivi monasteri e le signorie signorili sembrano in alcuni casi del tutto intercambiabili. In molti casi, le annotazioni non sono così estese come i protocolli epistolari bavaresi; spesso vengono registrati solo acquisti e garanzie di credito. Anche all'apparenza, i registri del monastero di Herrenchiemsee corrispondono maggiormente ai consueti documenti bavaresi, che, all'epoca in questione non avevano più alcun diritto di Hofmark. Anche i libri d'archiviazione del monastero di Rott, nella tenuta di Pillersee, presentano un'ampia gamma di contenuti; tuttavia, sembra che anche qui fosse presente un ecclesiastico del monastero. Nel caso di Frauenchiemsee, purtroppo non è stato possibile esaminare più da vicino le serie di protocolli del tribunale di Axams; tuttavia, a differenza dell'esiguo contenuto dei libri d'archiviazione della prevostura, anche qui sembra essere coperto lo spettro della giurisdizione signorile. Secondo un suggerimento di Gertraud Zeindl, è possibile che le annotazioni nella serie di libri d'archiviazione dei monasteri bavaresi siano così scarse in termini di contenuto anche perché, oltre ai libri d'archiviazione dei possedimenti signorili, esistevano altri fascicoli signorili con i relativi documenti, che a quanto pare si sono conservati anche separatamente.

L'ospite archivista di scambio desidera ringraziare tutti i colleghi dell'Archivio di Stato del Tirolo, in particolare Nadja Krajicek, per la loro gentilezza e il loro tempo, per le diverse impressioni e per il programma stimolante.



06.11.–10.11.2023

ZU GAST IM BAYERISCHEN HAUPTSTAATSARCHIV
OSPITE DELL'ARCHIVIO DI STATO DELLA BAVIERA

In der Woche vom 6. bis 10. November 2023 durfte ich im Rahmen des Archivarsaustauschprogramms der ARGE ALP Archive eine Woche im Bayerischen Hauptstaatsarchiv verbringen, während eine Münchner Kollegin das Tiroler Landesarchiv in Innsbruck kennenlernte.

Ich war dem Leiter der Abteilung I, Herrn Gerhard Immler, zugeteilt und durfte mich dort einer Bestandserschließung und -verzeichnung mit Bezug zu Tirol widmen. Neben der Aufgabe, die Archivalien des Oberdeutschen Provinzialarchivs des Jesuitenordens zu den Tiroler und Vorarlberger Kollegien im Archivinformationssystem zu erfassen, lag ein besonderer Schwerpunkt darauf, die Provenienz des Bestandes zu untersuchen. Denkbar war vor Beginn des Praktikums, dass die Oberdeutsche Jesuitenprovinz Archivalien aus den Kollegien eingezogen hat, um so eine Zentralisierung des Archivs anzustreben. Diese Vermutung konnte durch die genaue Sichtung des Bestandes nicht bestätigt werden. In den meisten Fällen handelte es sich um Berichte, die direkt an den Provinzial adressiert wurden.

Durch das aus meiner Arbeit entstandene Findbuch mit 88 Positionen aus sechs (projektierten und fünf tatsächlichen) Kollegien bzw. Residenzen können Nutzerinnen und Nutzer des Tiroler Landesarchivs, die zur Geschichte des Jesuitenordens in Tirol und Vorarlberg forschen, in Zukunft schneller eruieren, ob sich für sie eine Reise nach München ins Bayerische Hauptstaatsarchiv bezahlt machen könnte.

Für mich persönlich hat sich der Aufenthalt in München auf jeden Fall gelohnt. Bereichert wurde dieser noch durch eine Archivführung, an der ich teilnehmen durfte sowie durch einen abendlichen Vortrag zum sog. Hitler-Ludendorff-Putsch, den die Generaldirektion der Staatlichen Archive Bayerns anlässlich der hundertsten Jährung am 9. November 2023 organisierte und zu dem ich eingeladen wurde.

Abschließend darf ich mich herzlich bei Herrn Immler samt Team für die freundliche Betreuung sowie bei der Arbeitsgruppe Archive der ARGE ALP für die Ermöglichung dieses Austausches bedanken. Ich ermutige andere Archivarinnen und Archivare der Mitgliedsarchive hiermit ganz ausdrücklich, sich für einen solchen länderübergreifenden Austausch zu bewerben!

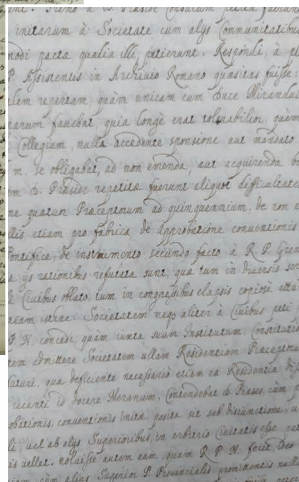
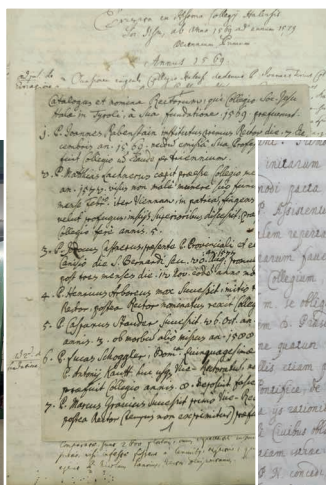
Nella settimana dal 6 al 10 novembre 2023 ho potuto trascorrere una settimana presso l'Archivio di Stato della Baviera nell'ambito del programma di scambio degli archivi ARGE ALP, mentre una collega di Monaco di Baviera ha avuto modo di conoscere l'Archivio di Stato del Tirolo a Innsbruck.

Sono stato assegnato al capo del Dipartimento I, Gerhard Immler, e ho potuto dedicarmi all'indicizzazione e alla catalogazione di un fondo relativo al Tirolo. Oltre al progetto di catalogazione dei documenti archivistici dell'Archivio Provinciale dell'Alta Germania dell'Ordine dei Gesuiti relativi ai collegi del Tirolo e del Vorarlberg nel sistema informativo dell'archivio, un'attenzione particolare era rivolta alla ricerca della provenienza dei fondi. Prima dell'inizio del lavoro, si ipotizzava che la Provincia dei Gesuiti dell'Alta Germania avesse confiscato i documenti archivistici dei collegi per centralizzare l'archivio. Questa ipotesi non ha potuto essere confermata dall'ispezione dettagliata della collezione. Nella maggior parte dei casi, si trattava di relazioni indirizzate direttamente al Provinciale.

Grazie al materiale di ricerca risultante dal progetto, con 88 documenti provenienti da sei collegi e residenze, gli utenti dell'Archivio di Stato del Tirolo che stanno facendo ricerche sulla storia dell'Ordine dei Gesuiti in Tirolo e nel Vorarlberg potranno sapere più rapidamente se la visita all'Archivio di Stato Bavarese della Baviera può essere utile per loro.

Per me personalmente, la visita a Monaco della Baviera è stata decisamente proficua. È stata arricchita da una visita guidata dell'archivio e da una presentazione serale sul cosiddetto Putsch di Hitler-Ludendorff, che la Direzione generale degli Archivi di Stato Bavaresi ha organizzato in occasione del centenario del 9 novembre 2023 e alla quale sono stata invitata.

Infine, vorrei ringraziare il signor Immler e il suo team per il loro gentile sostegno e il gruppo di lavoro degli archivi ARGE ALP per aver reso possibile questo scambio. Incoraggio espressamente altri archivisti degli archivi membri a candidarsi per uno scambio transnazionale di questo tipo!



06.11.–17.11.2023

ZU GAST IM SÜDTIROLER LANDESARCHIV

OSPITE DELL'ARCHIVIO PROVINCIALE DI BOLZANO

Im Zuge des Projektes Fachliches Austauschprogramm für ArchivarInnen der ARGE ALP Archive durfte ich vom 6. bis 17. November 2023 meine Fachkenntnisse im Bereich der Verzeichnung und Archivierung von Bildbeständen in Form eines Praktikums im Südtiroler Landesarchiv erweitern.

Für die theoretische Ausbildung konnte ich mich an den Vormittagen in die

E-Learning-Kurse des Interreg-Projektes *Lichtbild – Fotografien bewahren* einarbeiten. Als darauffolgendes praxisbezogenes Arbeitsbeispiel für eine archivgerechte Umverpackung bzw. Langzeitarchivierung und Verzeichnung von Fotos wurde ein Teilbestand des im Südtiroler Landesarchiv einliegenden Bildmaterials des namenhaften Südtiroler Fotografen Oswald Kofler ausgewählt. Anhand des schrittweisen Vorgehens der einzelnen Maßnahmen zur Erschließung des Bestandes konnte auf die damit oft verbundenen Problemstellungen eingegangen und unterschiedliche Lösungsansätze aufgezeigt werden.

Dieser Bestand wurde, um ihn auch einem breiteren Publikum zugänglich zu machen, digitalisiert. Das Südtiroler Landesarchiv hat bereits über 36.000 Fotos digital erfasst und stellt diese mittels eigener Homepage der Öffentlichkeit zur Verfügung. Bei diesem Teil des Praktikums wurden die Vor- und Nachteile unterschiedlicher Digitalisierungsmethoden besprochen, auf Bearbeitungsprogramme und andere technische Komponenten eingegangen. Weiters wurde in diesem Zusammenhang auf die in jüngster Zeit immer wichtiger werdenden Aspekte von Urheberrecht und Datenschutz wie auch auf die Vergabe von Lizenzen wie etwa Creative Commons besprochen.

Zusätzlich durfte ich am 9. November abends an der Vortragsreihe *Tag der Zeitgeschichte* teilnehmen. Am letzten Tag des Praktikums erhielt ich als gelungenen Abschluss eine Führung durch den Ansitz Rottenbuch, in welchem auch das Südtiroler Landesdenkmalamt untergebracht ist.

Als zuständiger Betreuer der Fotosammlung im Salzburger Landesarchiv seit April 2022, konnte ich durch diese zwei Wochen Praktikum eine überaus große Fülle von neuen wertvollen fachlichen Kenntnissen mitnehmen. Abschließend möchte ich hervorheben, dass ich durch diesen Archivarsaustausch neben den vielen fachlichen Aspekten die Chance hatte viele persönliche Kontakte mit KollegInnen knüpfen zu können. Ich freue mich auf eine weitere Zusammenarbeit mit dem Südtiroler Landesarchiv im Sinne der internationalen Zusammenarbeit der Archive der ARGE ALP.

Nell'ambito del programma di scambio professionale per archivisti degli archivi ARGE ALP, ho potuto approfondire le mie conoscenze specialistiche nel campo della catalogazione e dell'archiviazione di fondi di immagini, grazie a uno stage presso l'Archivio provinciale di Bolzano dal 6 al 17 novembre 2023. Per quanto riguarda la formazione teorica, ho potuto partecipare ai corsi di e-learning del progetto Interreg Argento vivo. Fotografia patrimonio culturale. Come successivo esempio pratico di come riconfezionare, archiviare a lungo termine e catalogare le fotografie in modo archivistico, è stata selezionata una sottocollezione del materiale fotografico del famoso fotografo sudtirolese Oswald Kofler conservato presso l'Archivio provinciale di Bolzano. La procedura graduale delle singole misure per la catalogazione della collezione ha permesso di affrontare i problemi spesso associati a questa procedura e di dimostrare i diversi approcci alle soluzioni.

Questa collezione è stata digitalizzata per renderla accessibile a un pubblico più vasto. L'Archivio provinciale di Bolzano ha già digitalizzato oltre 36.000 foto e le mette a disposizione del pubblico attraverso il proprio sito web. Durante questa parte del programma scambio sono stati discussi i vantaggi e gli svantaggi dei diversi metodi di digitalizzazione, nonché i programmi di elaborazione e altre componenti tecniche. Inoltre, sono stati discussi gli aspetti del diritto d'autore e della protezione dei dati, che negli ultimi tempi sono diventati sempre più importanti, nonché la concessione di licenze come la Creative Commons.

La sera del 9 novembre ho potuto partecipare al programma di conferenze della Giornata della storia contemporanea. L'ultimo giorno di stage mi è stata offerta una visita guidata al palazzo Rottenbuch, che ospita anche la Soprintendenza Provinciale ai Beni Culturali del Sudtirolo.

In qualità di responsabile della collezione fotografica dell'Archivio di Stato di Salisburgo dall'aprile 2022, in queste due settimane di stage ho potuto acquisire nuove e preziose conoscenze specialistiche. Infine, vorrei sottolineare che, oltre ai numerosi aspetti professionali, questo scambio archivistico mi ha dato l'opportunità di stabilire molti contatti personali con i colleghi. Mi auguro di poter collaborare ulteriormente con l'Archivio provinciale di Bolzano nello spirito della cooperazione internazionale tra gli archivi dell'ARGE ALP.

15.–17.09.2025

ZU GAST IM TIROLER LANDESARCHIV

OSPITE DELL'ARCHIVIO DI STATO DEL TIROLO

Vom 15. bis 17. September 2025 durfte ich mir im Rahmen des ARGE ALP-Austauschprogrammes die Arbeitsbereiche Bestandserhaltung und Restaurierung im Tiroler Landesarchiv in Innsbruck näher ansehen. Betreut wurde ich dabei von Mag.a Dr.in Gertraud Zeindl, Thomas Simon, Tanja Hutter und Sophie Wiedner, die mir alle mit großem Eifer ihre Arbeitsweise vermittelten.

Zu Beginn bekam ich eine Führung durch das Archiv, wobei ich speziell über das neue Magazin staunte. Dabei konnte ich mich über die Themen Lagerung von Archivalien, Raumklima und Magazinverwaltung austauschen.

Die meisten Stunden habe ich in der Restaurierwerkstätte verbracht. Mir wurde nicht nur sehr viel neues, theoretisches Wissen vermittelt, sondern ich bekam auch die Möglichkeit selbst mitzuarbeiten und das Gehörte praktisch anzuwenden. Ich durfte die gelernten Buchbinde-Kenntnisse direkt umsetzen und eine Urkundenmappe machen. Bei der Papierrestaurierung konnte ich die Zusammensetzung einer zerrissenen Urkunde durchführen und bei der Schimmeldesinfektion mit-helfen.

Im Bereich der Bestandserhaltung wurde mir das dafür verwendete Material im Tiroler Landesarchiv gezeigt und ich erfuhr, wie dabei vorgegangen wird. Auch hier durfte ich selbst tätig werden und mithelfen, einen Bestand zu verpacken und einzuschachteln. Das hat mir geholfen, die eigene Arbeitsweise zu reflektieren und Ideen zu für Optimierungen der Bestandserhaltung bei uns im Vorarlberger Landesarchiv sammeln.

Ich bedanke mich bei dem netten und kompetenten Team des Tiroler Landearchivs, das mich während meines Aufenthalts betreut hat.

Dal 15 al 17 settembre 2025, nell'ambito del programma di scambio ARGE ALP, ho avuto l'opportunità di osservare da vicino i settori della conservazione e del restauro presso l'Archivio di Stato del Tirolo a Innsbruck. Sono stata seguita dalla dott.ssa Gertraud Zeindl, da Thomas Simon, Tanja Hutter e Sophie Wiedner, che mi hanno illustrato con grande entusiasmo il loro modo di lavorare.

All'inizio ho fatto una visita guidata dell'archivio, rimanendo particolarmente colpita dal nuovo deposito. In questa occasione ho potuto scambiare opinioni sui temi della conservazione dei documenti d'archivio, del clima interno e della gestione del deposito.

Ho trascorso la maggior parte del tempo nel laboratorio di restauro. Non solo mi sono state trasmesse molte nuove conoscenze teoriche, ma ho anche avuto l'opportunità di collaborare attivamente e di mettere in pratica ciò che avevo appreso. Ho potuto applicare direttamente le competenze di rilegatura acquisite e realizzare una cartella per documenti. Nel campo del restauro della carta, ho potuto ricomporre un documento strappato e dare una mano nella disinfezione della muffa.

Nel settore della conservazione dei fondi, mi è stato mostrato il materiale utilizzato presso l'Archivio di Stato del Tirolo e ho appreso come si procede. Anche in questo caso ho potuto mettermi all'opera e dare una mano a imballare e inscatolare un fondo. Questo mi ha aiutato a riflettere sul mio modo di lavorare e a raccogliere spunti per migliorare la conservazione dei fondi presso l'Archivio di Stato del Vorarlberg.

Ringrazio il team cordiale e competente dell'Archivio di Stato del Tirolo che mi ha assistito durante il mio soggiorno.



29.09.–03.10.2025

ZU GAST IM TIROLER LANDESARCHIV

OSPITE DELL'ARCHIVIO DI STATO DEL TIROLO

Schon in der Frühen Neuzeit rekrutierten die oberösterreichische Regierung und Kammer in Innsbruck Beamte in den österreichischen Vorlanden. Daher passte es sehr gut, dass ich vom 29. September bis zum 3. Oktober für die Erschließung der Vorarlberger Landtagsakten ins Tiroler Landesarchiv wechseln durfte, um sozusagen die landesfürstliche Seite der vormodernen Verhandlungen um Geld und Steuern, kennenzulernen. Betreut wurde ich dabei von Mag.^a Dr.ⁱⁿ Nadja Krajicek-Seidl, BA MA und Mag. Dr. Tobias Pamer, die bereitwillig für einen fachlichen Austausch zur Verfügung standen.

Daneben erhielt ich auch lehrreiche Einblicke in die fundierte und gewissenhafte Arbeitsweise des Tiroler Landesarchivs. Ich konnte mich mit den netten Kolleginnen und Kollegen über die Schwerpunkte der Erschließung, die praktische und organisatorische Umsetzung bei der Bestandserhaltung und Restaurierung sowie die Nutzungsdigitalisierung austauschen. Ebenso erlebte ich den Endspurt beim Umbau des Archivgebäudes mit.

Bei Veranstaltungen (Vortrag, Führungen etc.) und auch sonst wurde ich freundlichst ins Team eingebunden und konnte so Kontakte mit den Mitarbeitenden jenseits des Arlbergs knüpfen.

Già nell'età moderna il governo e la Camera dell'Alta Austria a Innsbruck reclutavano funzionari nei territori austriaci di frontiera. È stato quindi molto opportuno che, dal 29 settembre al 3 ottobre, mi sia stato permesso di trasferirmi all'Archivio di Stato del Tirolo per l'indicizzazione degli atti del Landtag del Vorarlberg, al fine di conoscere, per così dire, il lato principesco delle trattative premoderne su denaro e tasse. Sono stato seguito dalla dott.ssa Nadja Krajicek-Seidl, BA MA, e dal dott. Tobias Pamer, che si sono resi disponibili per uno scambio professionale.

Inoltre, ho avuto modo di conoscere da vicino il metodo di lavoro accurato e meticoloso dell'Archivio di Stato del Tirolo. Ho potuto scambiare opinioni con i gentili colleghi sui punti chiave della catalogazione, sull'attuazione pratica e organizzativa della conservazione e del restauro dei fondi, nonché sulla digitalizzazione a fini di consultazione. Ho anche vissuto in prima persona la fase finale dei lavori di ristrutturazione degli edifici dell'archivio.

Durante gli eventi (conferenze, visite guidate, ecc.) e in altre occasioni sono stato accolto con grande cordialità nel team e ho così potuto stringere contatti con i collaboratori al di là dell'Arlberg.



03.11.–14.11.2025

ZU GAST IM STAATSARCHIV DES KANTONS ZÜRICH

OSPITE DELL'ARCHIVIO DI STATO DEL CANTONE ZURIGO

Im Rahmen des gegenseitigen Informations- und Erfahrungsaustausches zwischen den Staats- und Landesarchiven in der ARGE ALP konnte Harald Toniatti vom Südtiroler Landesarchiv vom 3. bis zum 14. November 2025 am Staatsarchiv des Kantons Zürich hospitierten.

Staatsarchivar Beat Gnädinger und sein Team nahmen den Hospitanten freundschaftlich auf. Inhaltlich lag der Schwerpunkt des Austausches in den Bereichen Überlieferungsbildung und Erschließung, jeweils mit besonderer Berücksichtigung digitaler Aspekte. Das Programm für die erste Woche wurde von der Abteilung Überlieferungsbildung (ÜB) unter der Leitung von Bernhard Stüssi ausgearbeitet, die Gestaltung der zweiten Woche lag in den Händen der von Bettina Tögel geleiteten Abteilung Erschließung (E).

Durch das Entgegenkommen und die Flexibilität aller einbezogenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wurden Toniatti tiefe Einblicke in die in Zürich gewählte strategischen Ausrichtung und die dafür konkret umgesetzte Arbeitspraxis gewährt. Das angebotene Programm umfasste dabei unterschiedliche didaktische Ansätze: Es gab die Möglichkeit, an internen Weiterbildungen teilzunehmen, bestimmte Projekte und Vorhaben wurden vom Fachpersonal direkt vorgestellt und nicht zuletzt konnten Vorgänge wie das Verfassen von Ablieferungsvereinbarungen, das Verzeichnen von Archivalien oder die Erstellung eines Submission Information Package (SIP) in praktischer Umsetzung bearbeitet werden.

Der Besuch in Zürich war gleich in mehrfacher Hinsicht ein Gewinn. Beeindruckend und faszinierend war allein schon das Kennenlernen eines Hauses mit über 100 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern und mehreren eigenständigen Abteilungen. Ein solcher Personalstand erlaubt eine hochgradige Professionalisierung der einzelnen Arbeitsschritte, wobei die effiziente Regelung und eine zielorientierte Lenkung bzw. Kontrolle der verschiedenen Prozesse Voraussetzungen für ein gutes Funktionieren sind. Einige der für diese Steuerung notwendigen Instrumente kennenlernen zu dürfen, war von großem Wert. Während die digitale Ablieferung oder die Archivierung von digitalen Unterlagen in Südtirol den Arbeitsalltag im Landesarchiv noch wenig prägen, beschäftigen sich die Kolleginnen und Kollegen in Zürich bereits sehr intensiv damit. Die am Staatsarchiv in diesen Bereichen entwickelten Standards und die hier praktizierten Workflows werden sich wenigstens in Teilen in die tägliche Archivarbeit in Bozen und im Informationsmanagement der Südtiroler Landesverwaltung einbringen lassen.

Beat Gnädinger, Bettina Tögel und Bernhard Stüssi, sowie allen beteiligten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Staatsarchiv Zürich sei herzlich für den Aufwand und den kollegialen Umgang gedankt.



Nell'ambito dell'offerta di scambio di esperienze tra gli archivi dell'ARGE ALP, Harald Toniatti, collaboratore dell'Archivio Provinciale di Bolzano, ha avuto l'occasione di poter svolgere una visita presso l'Archivio di Stato del Cantone di Zurigo dal 3 al 14 novembre 2025.

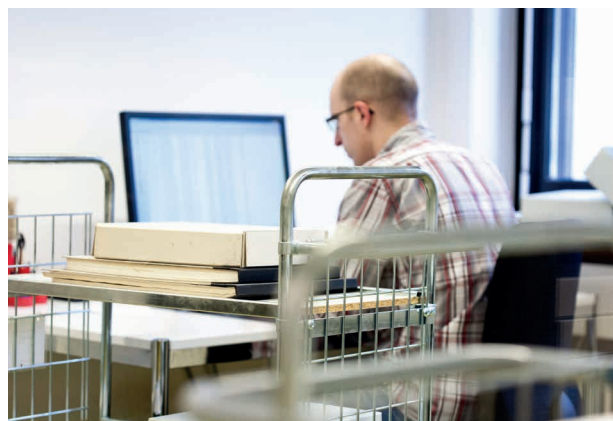
Il direttore dell'Archivio di Stato, Beat Gnädinger, ed il suo team hanno accolto Toniatti in modo molto cordiale. Al centro dello scambio stavano la formazione della documentazione archivistica e la descrizione archivistica, con particolare attenzione agli aspetti digitali. Il programma della prima settimana è stato elaborato dalla ripartizione ÜB (Überlieferungsbildung), diretta da Bernhard Stüssi, mentre quello della seconda settimana è stato proposto dalla ripartizione E (Erschließung), diretta da Bettina Tögel.

Grazie alla disponibilità e alla flessibilità di tutte le collaboratrici e di tutti i collaboratori coinvolti, è stato possibile farsi un quadro preciso delle strategie adottate a Zurigo e il modo concreto in cui si svolge il lavoro. Il programma comprendeva diversi metodi di apprendimento: partecipazione a corsi di formazione interni, presentazioni dirette di progetti da parte del personale specializzato e anche attività pratiche, come la stesura di accordi di versamento, la descrizione di documenti d'archivio o la creazione di un "Submission Information Package" (SIP).

La visita a Zurigo è stata molto utile sotto molti aspetti. È stato impressionante conoscere un archivio con più di 100 dipendenti e diversi repartizioni indipendenti. Un numero così alto di personale permette una forte professionalizzazione dei vari passaggi di lavoro, perciò è indispensabile che esistano regole chiare e un controllo efficace dei processi. Aver potuto conoscere alcuni di questi strumenti è stato molto prezioso.

Mentre a Bolzano il versamento digitale e l'archiviazione di documenti digitali sono ancora poco presenti nel lavoro quotidiano, a Zurigo le colleghe e i colleghi ci lavorano già intensamente. Gli standard e i processi sviluppati nell'Archivio di Stato di Zurigo potranno essere utili, almeno in parte, anche nel lavoro archivistico quotidiano a Bolzano e nella gestione delle informazioni dell'amministrazione provinciale altoatesina.

Si coglie l'occasione per esprimere un caloroso ringraziamento a Beat Gnädinger, Bettina Tögel, Bernhard Stüssi ed a tutte le collaboratrici e a tutti i collaboratori dell'Archivio di Stato di Zurigo coinvolti per l'impegno e l'accoglienza collegiale.



BERICHT DER 48. KONFERENZ DER ARGE ALP-ARCHIV-DIREKTORINNEN UND -DIREKTOREN IN INNSBRUCK

Die 48. Konferenz der ARGE ALP-Archivdirektorinnen und -direktoren fand am 22. und 23. September 2025 im Tiroler Landesarchiv in Innsbruck statt und widmete sich dem Leitthema „Bauen, Konservierung, Klimatisierung, Sicherung und Notfallmaßnahmen im Archiv“.

Eröffnet wurde die Tagung durch die Präsidentin des Tiroler Landtags, Sonja Ledl-Rossmann, die die Bedeutung der langjährigen internationalen Zusammenarbeit innerhalb der ARGE ALP hervorhob. Sie betonte insbesondere den Stellenwert moderner Archivinfrastruktur, sichtbar etwa im neuen Lesesaal des Tiroler Landesarchivs. Christoph Haidacher begrüßte anschließend die Teilnehmenden offiziell und leitete in die inhaltliche Arbeit über.

Ein zentrales Thema war die Zukunft des Projekts „Archivnetzwerk ARGE ALP“. Die Teilnehmenden sprachen sich klar für eine Verlängerung der Projektperiode 2027–2029 aus. Das Netzwerk umfasst zentrale Initiativen wie den fachlichen Austausch von Archivarinnen und Archivaren, eine gemeinsame Webseite, die Publikation „Archivale des Monats“ sowie die Anbindung an das Rechercheportal „archives online“. Besonders positiv hervorgehoben wurde die steigende Sichtbarkeit der Webseite, deren Zugriffszahlen im vergangenen Jahr deutlich zunahmen. Diskutiert wurden zudem organisatorische Fragen, etwa die Verteilung der Projektverantwortlichkeiten. Insgesamt zeigte sich ein breiter Konsens über die Notwendigkeit, die Zusammenarbeit weiter auszubauen.

Die Fachvorträge des ersten Tages widmeten sich vor allem infrastrukturellen und sicherheitsrelevanten Aspekten. Beat Gnädinger stellte anhand der Baugeschichte des Staatsarchivs des Kantons Zürich die langfristige Planung archivistischer Infrastruktur als zentrale Leitungsaufgabe dar. Anhand mehrerer Bauphasen seit den 1980er Jahren verdeutlichte er, dass Archivbauten kontinuierlich weiterentwickelt werden müssen,

RAPPORTO DELLA 48ª CONFERENZA DEI DIRETTORI E DELLE DIRETTRICI DEGLI ARCHIVI DELL'ARGE ALP A INNSBRUCK

La 48ª conferenza dei direttori e delle direttrici degli archivi dell'ARGE ALP si è tenuta il 22 e 23 settembre 2025 presso l'Archivio di Stato del Tirolo a Innsbruck ed è stata dedicata al tema principale «Costruzione, conservazione, climatizzazione, sicurezza e misure di emergenza negli archivi».

La conferenza è stata aperta dalla presidente del Landtag tirolese, Sonja Ledl-Rossmann, che ha sottolineato l'importanza della pluriennale collaborazione internazionale all'interno dell'ARGE ALP. Ha sottolineato in particolare l'importanza di una moderna infrastruttura archivistica, visibile ad esempio nella nuova sala di lettura dell'Archivio di Stato del Tirolo. Christoph Haidacher ha poi dato ufficialmente il benvenuto ai partecipanti e ha passato la parola ai relatori.

Un tema centrale è stato il futuro del progetto "Rete archivistica ARGE ALP". I partecipanti si sono espressi chiaramente a favore di una proroga del periodo di progetto 2027–2029. La rete comprende iniziative centrali come lo scambio professionale tra archivisti, un sito web comune, la pubblicazione "Documento archivistico del mese" e il collegamento al portale di ricerca "archives online". È stata sottolineata in modo particolarmente positivo la crescente visibilità del sito web, le cui visite sono aumentate notevolmente nell'ultimo anno. Sono state inoltre discusse questioni organizzative, come la ripartizione delle responsabilità del progetto. Nel complesso è emerso un ampio consenso sulla necessità di ampliare ulteriormente la collaborazione.

Le relazioni della prima giornata si sono concentrate principalmente sugli aspetti infrastrutturali e relativi alla sicurezza. Beat Gnädinger ha illustrato, prendendo a esempio la storia edilizia dell'Archivio di Stato del Cantone di Zurigo, come la pianificazione a lungo termine delle infrastrutture archivistiche costituisca un compito gestionale fondamentale. Sulla base delle diverse fasi di costruzione a partire dagli anni '80, ha chiarito



Von links nach rechts/da sinistra a destra: Stefan Gemperli, Beat Gnädinger, Michele Merzaghi, Gustav Pfeifer, Gertraud Zeindl, Ulrich Nachbaur, Christian Fornwagner, Sonja Ledl-Rossmann, Reto Weiss, Christoph Haidacher, Bernhard Grau, Oskar Dohle

um steigenden Anforderungen gerecht zu werden. Wichtige Erkenntnisse betreffen unter anderem die Bedeutung frühzeitiger Planung und die Einbindung archivfachlicher Expertise. Bernhard Grau thematisierte in seinem Vortrag die Notfallplanung in bayerischen Archiven. Ausgehend von historischen Schadensereignissen – etwa Kriegsverlusten und Bränden – sowie aktuellen Bedrohungen durch Klimawandel und Extremwetter betonte er die Notwendigkeit umfassender Vorsorgemaßnahmen. Neben präventiven Strategien wie der Sicherungsverfilmung liegt ein Schwerpunkt auf Notfallverbünden, in denen Archive, Bibliotheken und Museen regional kooperieren. Diese Verbünde ermöglichen im Ernstfall eine koordinierte Bergung und Versorgung von Archivgut. Ergänzt wird dies durch Notfallpläne, regelmäßige Übungen und spezielle Ausrüstung wie Notfallboxen oder mobile Einsatzcontainer. In der Diskussion wurde deutlich, dass insbesondere personelle Ressourcen und konkrete Priorisierungen weiterhin Herausforderungen darstellen.

Der zweite Konferenztag stand im Zeichen der Bau- und Entwicklungsgeschichte des Tiroler Landesarchivs. Christian Fornwagner zeichnete die wechselvollen Standorte und baulichen Entwicklungen von den frühneuzeitlichen Anfängen bis zur Gegenwart nach. Deutlich wurde dabei, wie eng Archivgeschichte mit politischen und administrativen Veränderungen verknüpft ist. Die heutige Situation ist das Ergebnis zahlreicher Erweiterungen, Umnutzungen und organisatorischer Anpassungen.

Gertraud Zeindl ergänzte diese historische Perspektive durch einen Einblick in aktuelle Bau- und Sanierungsmaßnahmen. Im Fokus standen dabei die Herausforderungen eines heterogenen Gebäudebestands sowie die Notwendigkeit moderner Klimatisierungssysteme. Frühere Baukonzepte hatten teils erhebliche Schwankungen bei Temperatur und Luftfeuchtigkeit zur Folge, was eine umfassende Sanierung erforderlich machte. Ziel war es, bis Ende 2025 nahezu alle Magazinräume auf einen zeitgemäßen Standard zu bringen. Die Umsetzung gestaltete sich aufgrund laufender Nutzung, statischer Probleme und komplexer Bauverhältnisse besonders anspruchsvoll.

Neben den fachlichen Inhalten bot die Konferenz auch Raum für informellen Austausch, etwa bei einer Stadtführung durch Innsbruck und einem gemeinsamen Abendessen. Insgesamt zeigte die Tagung eindrücklich, dass Archive heute vor vielfältigen Herausforderungen stehen – von baulichen Fragen über Digitalisierung bis hin zu Krisenvorsorge. Gleichzeitig wurde deutlich, dass durch Kooperation und Erfahrungsaustausch tragfähige Lösungen entwickelt werden können.

che gli edifici archivistici devono essere continuamente sviluppati per soddisfare le crescenti esigenze. Importanti conclusioni riguardano, tra l'altro, l'importanza di un'attenta pianificazione e il coinvolgimento di competenze specialistiche in materia di archiviazione.

Bernhard Grau ha affrontato nella sua relazione il tema della pianificazione delle emergenze negli archivi bavaresi. Partendo da eventi storici dannosi – come perdite belliche e incendi – nonché dalle attuali minacce dovute al cambiamento climatico e alle condizioni meteorologiche estreme, ha sottolineato la necessità di misure preventive complete. Oltre alle strategie preventive come la microfilmatura di sicurezza, un punto centrale è costituito dai consorzi di emergenza, in cui archivi, biblioteche e musei cooperano a livello regionale. In caso di emergenza, questi consorzi consentono un recupero e una gestione coordinati del materiale d'archivio. A ciò si aggiungono piani di emergenza, esercitazioni periodiche e attrezzature speciali come kit di emergenza o container mobili. Durante la discussione è emerso chiaramente che le risorse umane e la definizione di priorità concrete continuano a rappresentare delle sfide.

La seconda giornata della conferenza è stata dedicata alla storia edilizia e dello sviluppo dell'Archivio di Stato del Tirolo. Christian Fornwagner ha ripercorso le varie sedi e gli sviluppi architettonici dagli inizi dell'età moderna fino ai giorni nostri. È emerso chiaramente quanto la storia dell'archivio sia strettamente legata ai cambiamenti politici e amministrativi. La situazione attuale è il risultato di numerosi ampliamenti, riconversioni e adeguamenti organizzativi.

Gertraud Zeindl ha integrato questa prospettiva storica con una panoramica sugli attuali interventi edilizi e di ristrutturazione. L'attenzione si è concentrata sulle sfide poste da un patrimonio edilizio eterogeneo e sulla necessità di moderni sistemi di climatizzazione. I precedenti progetti edilizi avevano in parte causato notevoli oscillazioni di temperatura e umidità, rendendo necessaria una ristrutturazione completa. L'obiettivo era quello di portare quasi tutti i depositi a uno standard moderno entro la fine del 2025. L'attuazione si è rivelata particolarmente impegnativa a causa dell'uso in corso, dei problemi statici e delle complesse condizioni edilizie.

Oltre ai contenuti specialistici, la conferenza ha offerto anche spazio per scambi informali, ad esempio durante una visita guidata di Innsbruck e una cena in compagnia. Nel complesso, il convegno ha dimostrato in modo evidente che oggi gli archivi devono affrontare sfide di vario genere: dalle questioni strutturali alla digitalizzazione, fino alla prevenzione delle crisi. Allo stesso tempo, è emerso chiaramente che attraverso la cooperazione e lo scambio di esperienze è possibile sviluppare soluzioni sostenibili.





www.archive-argealp.eu/it

Innsbruck 2026