

Paß-Staaten in den Alpen

© Naturschubund Österreich, download unter www.biologiezentrum.at

Von Albrecht HAUSHOFER

Faßt man die großen, die Alpen querenden Verkehrslinien zu Gruppen zusammen, so ergibt sich eine italienisch-französische zwischen dem Meer und dem Großen St. Bernhard, eine italienisch-deutsche bis zur Tiroler Ostgrenze, eine donauländische von der Tiroler Ostgrenze ab. Dem entspricht auch die politische Gliederung, die für eine Arbeit über die alpinen Paßstaaten notwendig ist. Im Raum der dritten Verkehrsgruppe, in der die N-S-Verkehrsrichtung gegenüber anderen (NW-SO, NO-SW, O-W) am wenigsten ausgebildet ist, hat sich ein eigentlicher Paßstaat nicht entwickeln können. An Versuchen hierzu (Salzburger Ausdehnung nach SO, Streubesitz im Draugebiet [48]) hat es zwar nicht gefehlt – durchgedrungen sind sie aber nicht.

Im Raum der ersten Verkehrsgruppe hat sich, die wichtigsten Paßlinien umfassend, ein Paßstaat herausgebildet, der erst seit der Mitte des 19. Jahrhunderts der Vergangenheit angehört: Savoyen-Piemont.

Im (politisch) zentralen Teil der Alpen findet man eine mehrfache paßstaatliche Entwicklung: die Zentralschweizer (Urner), die Graubündner und die Tiroler.

Die auf diese Weise voneinander abgegliederten politischen Räume sind natürlich untereinander nicht ohne Verbindung: so ist die Entwicklung Graubündens schließlich mit der der Zentralschweiz zu einer Gesamtschweizer Entwicklung zusammengewachsen, während sich seine ursprünglichen Verbindungen nach dem westlichen Tirol (Stilfser-Joch-Bedeutung; Bistum Chur im Vinschgau, Habsburg im Unterengadin und Zehngerichtebund) immer mehr gelockert haben. Auch das Wallis hat Verbindungen sowohl nach der Schweizer wie nach der savoyischen Seite immer gehabt. Der Bedeutung, die das Oberwallis für die eidgenössische Entwicklung hat, entspricht eine fast noch größere des Unterwallis und des St.-Bernhard-Weges für die frühe savoyische Machtstellung unter Peter I.

Aus diesen historischen Verschiedenheiten der politischen Zugehörigkeit ergeben sich Schwierigkeiten in der Gliederung. So wird die politische Bedeutung des Stilfser-Joch-Gebietes sowohl bei der Paßstaatentwicklung von Tirol wie bei der von Graubünden wiederkehren: und das Wallis müßte sowohl für die Darstellung der Paßstaatgenese der Schweiz wie der Savoyens seinen Platz finden.

Eine von W nach O innerhalb der Alpen fortschreitende Darstellung der Paßstaaten wäre also etwa folgendermaßen zu gliedern:

I. Savoyen, mitsamt seinen Beziehungen zu Dauphiné, einschließlich Piemonts, soweit dieses alpin bestimmt ist, und des Unterwallis.

II. Uri, und seine Ausstrahlung in die Gesamtschweizer Entwicklung der 13 Orte, einschließlich des Oberwallis, und der Tessiner Untertanenländer.

III. Graubünden, einschließlich gewisser Voralberger (Montfort-Werdenbergischer) und der meisten Veltliner politischen Beziehungen.

IV. Tirol, einschließlich der Beziehungen über das Stilfser Joch hinweg.

V. Die Paßstaatenansätze Salzburgs, Steiermarks und Innerösterreichs.

Der Trägerverkehr zwischen China und Indien über das Gebiet der meridionalen Stromfurchen hinweg kann natürlich in seinen politischen Wirkungen nicht mit dem modernen Eisenbahnverkehr über die Alpen verglichen werden; aber immerhin ist beides „Verkehr“; man muß also recht vorsichtig sein, wenn man von politischen Wirkungen des Verkehrs

spricht, ohne anzudeuten, ob man einen Spezialfall oder etwas Allgemeingültiges meint. Das selbe, was hier für den Verkehr gesagt werden muß, gilt auch natürlich mit den entsprechenden Änderungen für alle anderen geographischen Faktoren; die Notwendigkeit, es für den Verkehr hier besonders zu betonen, ergibt sich daraus, daß eine Arbeit über die alpinen Paßstaaten ihm ein besonderes Augenmerk widmen muß.

Der Name Paßstaat gibt ja in dieser Richtung einen Hinweis; freilich gibt er zunächst nicht viel mehr. Er sagt nur aus, daß es sich um ein politisches Gebilde handelt, für dessen Kennzeichnung seine Beziehungen zu einem Paß wesentlich sind. Es kann sich also um einen Staat handeln, der seine Existenz einem Paß verdankt; aber auch um einen, dessen Funktionen wesentlich an einen Paß geknüpft sind, ohne daß sie gerade durch ihn ins Leben gerufen worden wären. Beide Fälle kann man nicht streng auseinanderhalten, auch nicht streng beweisen. Am ehesten noch kann man einen Beweis aus der Negation antreten, indem man sagt, dieser oder jener Staat sei nicht denkbar ohne diesen oder jenen Paß (z. B. das Tirol von vor dem Weltkrieg ohne Reschen und Brenner); in besonders günstigen Fällen stehen dafür historische Beweise zur Verfügung. Aber auch dann (Gotthard-Uri-Schweiz als Ganzes) bleibt genug Raum für Zweifel und Streitfragen der Abgrenzung des Begriffes Paßstaat.

Beachtenswert ist ferner die Tatsache, daß ein Staat sich sehr wohl in seinem ganzen Territorialbestand gleichbleiben kann und trotzdem seinen Charakter als Paßstaat verlieren, wenn sich die Hauptlinien des Verkehrs und die Hauptbrennpunkte der Politik verschieben. Solche Fälle sind allerdings selten. Meist ist der Verlust der Eigenschaft als Paßstaat mit territorialem Zurückweichen, häufig sogar sehr starkem (Savoyen 1860, Tirol 1919) verknüpft – auch in den Fällen, wo er sich an Verkehrsverlagerung und Verschiebung der politischen Machtzentren knüpft, und nicht primär durch politisches oder militärisches Unglück verschuldet ist.

Als Ausdruck eines solchen Zurückweichens sind meist Grenzverschiebungen zu verzeichnen; und wir werden gerade diesen besondere Beachtung schenken müssen, weil die Paßstaaten, durch deren politisches Zentrum ja in Gestalt des durch den Paß zu überschreitenden Kammes immer eine mögliche Grenzlinie, ja oft geradezu eine Halbierungslinie geht, ein besonders labiles politisch-geographisches Gleichgewicht zeigen.

So wird bei Paßstaaten öfter noch als bei anderen die ganze Existenz zu einer Grenzfrage, die darin gipfelt: Wie verhält sich der Paß, die Paßlandschaft zu den möglichen natürlichen Grenzen der näheren und weiteren Umgebung?

Die Brennerflachbahn, Projektstand und Realisierungsmöglichkeit

Von Sebastian KIENPOINTNER

Die Vorstellung einer modernisierten Brennerbahn bildet seit vielen Jahren den Inhalt verschiedener Studien, Diskussionen und Veröffentlichungen. Gerade in letzter Zeit ist dem Problem der Errichtung einer Brennerflachbahn durch Äußerungen maßgeblicher Politiker des In- und Auslandes, aber auch durch die Unterbrechung aller Verkehrswege am Brennerpaß besondere Aktualität zugekommen und hat in der Folge in zahlreichen Pressenotizen ein heftiges Für und Wider erweckt.

Trotz der Wirtschaftskrise, die in den letzten Jahren die europäischen Länder vordergründig beschäftigte, ist man sich in interessierten und eingeweihten Kreisen völlig im klaren, daß eine gründliche Modernisierung der Brennerbahn unbedingt notwendig ist und man alle Schritte zu einer baldigen Realisierung einleiten mußte. Die Brennerbahn, in den sechziger Jahren des vorigen Jahrhunderts erbaut, war damals nach der Semmeringüberquerung die zweite Linie,

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Natur und Land \(vormals Blätter für Naturkunde und Naturschutz\)](#)

Jahr/Year: 1978

Band/Volume: [1978_4](#)

Autor(en)/Author(s): Haushofer Albrecht

Artikel/Article: [Paß-Staaten in den Alpen 118-119](#)