

**“Daß man von jedem
Berggipfel ein größeres
Stück Welt überblickt”¹**

Wahrnehmung der Dolomiten in Reiseberichten in der Vorzeit des Dolomitentourismus bis 1850

Roland Sila

1. Vorbild Schweiz – Nachzügler Tirol

Im 18. Jahrhundert wird, gekoppelt mit der beginnenden wissenschaftlichen Erforschung der Gebirge, ein Wahrnehmungswandel der Alpenregion spürbar. Die Berge werden nicht mehr als Bedrohung gesehen, die Naturbegeisterung steigert sich und ein Idealtyp des Bergbewohners findet Eingang in Zeitungen, Zeitschriften und Literatur. Verstärkt wird dies durch das Selbstbewusstsein der Schweizer, die in zahlreichen Beiträgen wissenschaftlicher und belletristischer Art zu dieser Wandlung beitragen, was sich dann auch in der Kunst, man denke an Joseph Anton Koch, deutlich niederschlägt. So wird bereits im frühen 18. Jahrhundert in Koppelung mit dem Willen, eine Schweizer Identität und ein Nationalbewusstsein zu schaffen, den Bergen die Symbolwirkung einer spezifisch schweizerischen Freiheit zugewiesen.² Verstärkt wird dies durch die Tendenz der aufklärerischen Sicht der Zeit, die sich vorrangig in einem forschenden und beschreibenden Interesse niederschlägt.³ Diese Entwicklung wird bald von den Literaten der Zeit aufgenommen, die neben Professoren, Naturfreunden und Studenten die größte Gruppe der Reisenden bildet, und somit findet die besondere Rolle der gebirgigen Schweiz ein breiteres Publikum. Profitiert hat diese Entwicklung von der Tatsache, dass spätestens mit Goethes Italienreisen der

¹ GILBERT/CHURCHILL 1865, 121.

² Cf. BÖNING 2005, 175–190.

³ Cf. JOB 2005, 119–120.

“Weg in den Süden”⁴ immer mehr an Interesse findet. Wenn auch die Alpen in diesen konkretem Fall nur der Durchreise dienten, so machte die Beschreibung des Dichterstürften doch viele Deutsche erstmals auf die Gebirgslandschaft in den Alpen aufmerksam. Daraus resultierend erschienen in der Zeit zwischen 1700 bis 1770 um die 40 deutschsprachige Reiseberichte über die Schweiz, in den letzten 30 Jahren des 18. Jahrhunderts konnte man bereits über 120 zählen.⁵ Der Großteil der Reisenden sah jedoch die Berge nur aus der Ferne, waren doch die Straßennetze nicht auf im Gebirge unerfahrene Reisende ausgerichtet, Pässe von 2000 m Höhe zu besteigen glich einer alpinistischen Leistung. Beinahe alle Reisenden begnügten sich mit Rundreisen vorrangig ins Berner Oberland oder in die Umgebung des Genfer Sees.

Doch nicht nur die Eroberung und Entdeckung der Natur förderte das Interesse für die Schweiz, auch die Helvetische Revolution (1793–1798) findet besonders in Deutschland Beobachter. Nicht zuletzt glorifizierte der Schiller’sche “Wilhelm Tell” das Schweizer Bild für die fernen Betrachter. Demgegenüber finden sich auch differenzierte Beobachter der Schweiz in Deutschland, so schreibt etwa Johann Peter Hebel: “Hat z.B. die Schweiz viel herdenreiche Alpen, Käse und Butter und Freiheit, so hat sie auch Lavinen.”⁶

Eine Parallelentwicklung zur Schweiz im 18. Jahrhundert kann in Tirol nur begrenzt ausgemacht werden. Tirol diente vorrangig als Transitstrecke für die Reise bzw. den Handel nach bzw. mit Italien. Dies hält noch bis ins späte 19. Jahrhundert an, lässt sich doch noch in einer Reisebeschreibung aus dem Jahre 1837 ein ganzes Kapitel mit dem Titel “Tirol und die Schweiz” finden, in dem die beiden Gebirgsregionen miteinander verglichen werden.⁷ Darin ist zu lesen:

Indessen richtete sich der ganze Zug der Wanderschwalben, von denen immer eine der andern nachzuziehn gewohnt ist, nach der Schweiz. Man wollte die Alpen sehn und besteigen; diesem Verlangen genügte die Schweiz und man hielt es nicht der Mühe werth, die übrigen Verzweigungen dieses Gebirgs, das man mühelos kennen gelernt hatte, in seine angrenzenden Gebiete zu verfolgen, wo man höchstens denselben Genuß, durch Entbehrungen und Beschwerlichkeiten theuer erkaufte, zu finden glaubte. So kam es, daß die Schweiz von Besuchern wimmelte, während die Naturwunder Tyrols in ungesehener, einsamer Herrlichkeit der Menge unbekannt waren und deßhalb unbeachtet blieben.⁸

⁴ Cf. RACHEWILTZ 1998.

⁵ Cf. BÖNING 2005, 180.

⁶ Id., 190.

⁷ Cf. WENZEL 1837.

⁸ Id., 185–186.

Was die Menschen zum Reisen in die Alpen bewegte, wird an anderer Stelle vermerkt:

Offenbar sind die Elemente, welche die Reisenden anziehen und fesseln, in beiden Ländern dieselben. Hier wie dort finden wir die fortlaufenden Ketten eines Urgebirges, welches seine Gipfel, von Felsen und Gletschern umgürtet, hoch über die Linie des Pflanzenwuchses und in den Bereich des ewigen Schnees emporhebt. Prachtvolle Thäler, von Bächen durchrauscht, steigen von den höchsten Bergkesseln in mannichfaltige Abstufungen nieder und weiten sich endlich in mächtigen Ausdehnungen zu Ebenen aus. ... Dennoch ist die Verschiedenheit beider Länder schon im Ganzen ihrer Gebirgsnatur in mancher Beziehung unverkennbar. – Während die Schweizeralpen in meilenweiten, allmäligen Absenkungen niedrigerer Gebirgszüge nach Norden zu auslaufen, stürzen die Tyroler Gebirge meistens unmittelbar und schroff an der Ebene ab.⁹

Weitere Gründe werden angeführt, weshalb die Schweiz wohl eher die Touristen locken konnte. Die Seenlandschaft wird genannt, auf denen ab den 1820er Jahren Dampfschiffe zum Einsatz kommen, die fehlende Zugänglichkeit der Gletscher in Tirol wird angemerkt, andererseits werden die Tiroler als zugänglicher beschrieben, die Wirtshäuser der Tiroler werden gelobt, und – ganz wesentlich – “Die Tyroler verstehen es noch nicht, die Reisenden zu plündern, sie begnügen sich mit dem kleinen Gewinne, den ihre Verpflegung und Bewirtung ihnen abwirft.”¹⁰

Und pathetisch schließt WENZEL:

Wahrlich, Tyrol ist eine Reise werth! Und dennoch wünsch' ich innig, daß der rastlose Zug der Reisenden, wie er die Fluren der Schweiz durchrauscht, Deinen stillen Thälern noch recht lange ferne bleiben möge, mein geliebtes Tyrol! Nicht alle bringen ein Herz mit, was Deine Treue versteht und Deine Freundlichkeit werth hält. Was die Meisten suchen, finden sie und finden es besser in der Schweiz.¹¹

2. Erste Reisende in die Dolomiten im frühen 19. Jahrhundert – Schwerpunkt: geologisches Interesse

Wie dieser Text aus 1837 zeigt, war Tirol im Gegensatz zur Schweiz auch im beginnenden 19. Jahrhundert noch nicht zum Ziel eines größeren Stroms an Reisenden geworden. Dafür lassen sich einige triftige Gründe anführen.

⁹ Id., 188.

¹⁰ Id., 200.

¹¹ Id., 206.

Während die Schweiz im Norden mit Ebenen an Deutschland grenzt, war die Gebirgsregion Tirol viel beschwerlicher zu bereisen. Ob die von Norden Kommenden nun über Kufstein, Garmisch oder Reutte nach Tirol kamen, sehr bald wurden sie mit den Mühen des Reisens im Gebirge konfrontiert. So wundert es nicht, dass Tirol vielfach nur als Transitstrecke für die Reise nach Italien genutzt wurde. Wiederum waren es hauptsächlich die Künstler und Literaten, die erstmals von Tirol berichteten. Goethe (1786), der Maler Runk (1801), Kotzebue (1805) oder später Heine (1828), alle trugen ein bißchen zur späteren Entwicklung Tirols als Tourismusland bei.¹²

Den größten Anteil am gesteigerten Interesse an Tirol im frühen 19. Jahrhundert hatte aber wohl der Freiheitskampf unter Andreas Hofer, der Tirol und dessen Bewohner besonders im englischsprachigen Raum zu einer interessanten Region machte, was sich auch in der stetig steigenden Zahl an Reiseberichten von Engländern deutlich niederschlug.¹³

Parallel dazu entwickelte sich auch in Österreich allmählich ein stärkeres geologisches Interesse an den Alpen und dies führte zu vermehrten Reisen nach Tirol und die anderen Gebirgsregionen der Monarchie. Der aufgeklärte Absolutismus im Laufe der 1780er Jahre bot erstmals Spielraum für wissenschaftliche Forschungen und Publikationen. Als nur ein Beispiel sei der Salzburger Gelehrte Karl Ehrenbert von Moll genannt, der, stark orientiert an der Schweiz, um die Jahrhundertwende bereits eine große Sammlung an Trachten, Porträts, Handschriften und Kupferstichen zu alpinen Themen bzw. ein Naturalienkabinett zusammengetragen hatte.¹⁴ Auch muss in diesem Zusammenhang auf Belsazar Hacquet (1739–1815) verwiesen werden, der durch seine Reisen und Forschungen Ende des 18. Jahrhunderts wesentliche Grundlagen zur geologischen Erforschung Tirols leistete.¹⁵

In den Reiseberichten des frühen 19. Jahrhunderts finden sich trotz all dieser Aktivitäten nur wenige Hinweise auf die nur mühselig erreichbaren Dolomitentäler. Wenn Hinweise vorhanden sind, dominiert das naturkundliche Interesse.

Bei Lavis kömmt der Wildbach dieses Namens aus dem Gaschaer Thal (Val Fascia) mit Unge-
stüm herab und wälzet ungeheure FelsenMassen in die Ebene. Auf diesem Wasser wird eine

¹² Cf. ROHRER 2003, 44–51.

¹³ Id., 35–37.

¹⁴ Cf. HOFFMANN 2005, 205–222.

¹⁵ Cf. WOLFF 1987, 110–118.

große Menge Holz herausgeschwemmt, welches auf der Etsch nach Italien gebracht wird. Das in mineralogischer und geologischer Rücksicht berühmte Thal Fascia konnte ich in diese Reise nicht einschließen, hoffe es aber ein andermal mit mehrerer Muße zu besuchen.¹⁶

Doch trotz der Verherrlichung der Berge war der Respekt vor der unberechenbaren Natur ein Begleiter der Reisenden. Dies lässt sich anhand eines Berichts eines Reisenden aus dem Jahre 1838, der im Winter den Weg nach Cortina in einer Postkutsche fuhr, sehr gut aufzeigen.

Ich fragte den Postillon, wie es denn komme, daß gar keine Berge zu sehen. ‚Was da schwarz oder weiß hindurchscheint,‘ antwortete er, ‚das sind Berge; wir können sie freilich nicht recht sehen des Unwetters wegen, aber sie stehen uns ganz nah zu beiden Seiten.‘ So sagte er und ich dachte an Lawinen, und es wurde mir so eng, daß es mir fast wehe that. ‚Schauens, schauens, die Lanen!‘ rief auf einmal der Postillon. Es überlief mich kalt und ich empfand eine Bangigkeit, wie ich sie wohl noch nie empfunden habe. Nein, so habe ich den Schnee noch nie empfunden, noch nie gesehen! So sonderbar weiß, so geisterhaft weiß! Wie einen Duft hauchte er aus, und der Duft schien Gift zu seyn. Wir befanden uns mitten in einer Lawine, wie in einer Kirche. Gott! in einer solchen Kirche laß sie beten lernen! In einer der größten Lawinen, die je gefallen sind, befanden wir uns. Sie war schon vor einigen Tagen gefallen und eine Fahrbahn durchgeschleift worden; aber sie schien jetzt erst zu fallen, und wie lange dauerte es, bis wir wieder aus ihr heraus waren! und nun schien von jedem Berge eine fallen zu wollen, und es schneite und stürmte, und man konnte nichts mehr sehen.¹⁷

Solche Berichte tragen zwar zur Bekanntheit bei, doch das Interesse konzentriert sich primär auf die geologische Beschaffenheit. Dadurch werden die Dolomiten und deren Täler zumindest namentlich¹⁸ bekannt.

Les naturalistes doivent visiter la petite vallée de Jaffa [= Fassatal], située à l’extrémité de la vallée de Fleims. Fassa, ou Fascia, est un petit bourg qui, par lui-même, n’a rien d’intéressant, mais don’t les environs sont infiniment curieux. Le sol de la vallée de Fassa appartient en grande partie à cette formation trappéenne que les uns regardent comme produite par l’eau, et d’autres par le feu.¹⁹

Die Naturforscher müssen das kleine Jaffa-Tal [= Fassatal] besichtigen, das am äußersten Ende des Fleimstales liegt. Fassa (oder Fascia) ist ein kleiner Marktflecken, der für sich selbst genommen nichts Interessantes hat, aber dessen Umgebung unendlich sehenswert ist. Der Boden des Fassatales gehört größtenteils zu dieser trappartigen²⁰ Formation, die die einen als ein Produkt des Wassers betrachten, andere als eines des Feuers.²¹

¹⁶ STERNBERG 1806, 34.

¹⁷ „Morgenblatt“ 1838, 578.

¹⁸ Den Namen bekommen die Dolomiten erst 1822 durch die Vorarbeiten des französischen Geologen Déodat de Dolomieu (1750–1801).

¹⁹ SERRES 1823, 357.

²⁰ *Trapp*: „Sammelbegriff zur Bezeichnung jüngerer und älterer, vorwiegend feinkörniger bis dichter Eruptivgesteine“ (aus: *Meyers Großes Konversations-Lexikon*, Leipzig/Wien 1908^o, s.v.)

²¹ Dank gilt meiner Kollegin Helmtraud Brixa für die Mithilfe bei der Übersetzung.

Der Blick auf die Dolomiten blieb auch noch Mitte des 19. Jahrhunderts meist der eines Reisenden, der die Berge nur von der Ferne bei der Durchreise fasziniert oder bedrohlich wahrnahm. Waren der Schlern und die Seiser Alm durch einen kurzen Abstecher erreichbar, so blieben die meisten Reisenden auf der Haupttroute im Etschtal, was folgender Reisebericht deutlich macht:

Der Mineralog von Profession läßt sich hier an der Seiseralp und am Schlern nicht lange halten. Er hat die Süßigkeiten der Anschauung einer Welt des Steinreiches gekostet, die ihn schon nach wenig Stunden weiter ziehen. Von Kastelrutt nach dem Fassathale, namentlich nach Kampidello, gelangt der Fußgänger im Verlauf eines Tages und eine Tagereise weiter, wenn er nicht länger verweilen will, führt ihn durch das Avisiothal nach Trient. Doch wir lassen ihn diesen für sein wissenschaftliches Forschen hochinteressanten Weg ziehen und kehren nach der Richtung der alten Römerstraße von Brixen nach Botzen zurück.²²

Immer noch liegt der Schwerpunkt des Interesses an der wissenschaftlichen Erforschung der Dolomiten, auch wenn der ferne Blick durchaus reizvoll beschrieben wird, denn „ueber 7000 Fuß in der Höhe gewährt sie (= Seiser Alm) die lohnendste Gebirgsübersicht vom Ritten bis zu dem Sulzbergferner und zu den Fassabergen“.²³

Wenig später liest sich die Wirkung des geologischen Interesses bereits so:

Seit 30 Jahren sind nun diese Thäler das Ziel der Wallfahrten aller Geognosten geworden, und der Reiz, welchen die wunderbaren phantastischen Bergformen auch für Laien haben, zieht alljährlich eine namhafte Anzahl von Touristen hierher. Durch die in neuester Zeit hergestellten, guten Straßenzüge durch das Thal ist der Zugang noch erleichtert und angenehmer geworden, und es besteht zur Sommerszeit ein lebhafter Verkehr.²⁴

3. Verkehrswege in den Dolomiten

Ungeachtet der Schwierigkeiten und Mühen des Reisens in Tirol nahm die Zahl an Reisenden immer mehr zu. Im Süden Tirols war es ab ca. 1835 Meran, das sich als Kurort sehr bald einen Namen machte und immer prominentere Gäste nach Tirol lockte. Dies hieß aber auch, dass die Verkehrswege ausgebaut werden mussten, denn das Reisen auf Tirols Straßen, aber auch Flüssen, war äußerst beschwerlich.

²² SCHUBERT 1848³, 90.

²³ KOCH 1846, 132.

²⁴ WEIDMANN 1854³, 270.

Im Süden Tirols hatten bis dahin zwei Wege existiert, die eine größere Frequenz an Reisenden aufzuweisen hatten. Es war dies die Nord-Süd-Verbindung vom Brenner nach Verona und die Ost-West-Verbindung durch das Pustertal. Die Häufigkeit von Postkutschenfahrten ließ jedoch zu wünschen übrig. So fuhren im Jahre 1826 einzig folgende Wagen von Innsbruck ab:

Sonntag (14-tägig)		Mantua, Pustertal, Kärnten, Steiermark, Illyrien
Montag (wöchentlich):	Vormittag	Brixen, Bozen, Trient, Rovereto, Verona, Mantua, Venetien, Lombardei
	Nachmittag	Unterinntal, Salzburg, Lungau, Steiermark, Linz, Wien, Ober- und Niederösterreich, Prag, Sachsen, Preussen
Dienstag (wöchentlich)		Oberinntal, Feldkirch, Bregenz, Schweiz, Württemberg, Frankreich
Freitag (wöchentlich)		Lermoos, Reutte, Füssen, München, Augsburg und ganz Deutschland ²⁵

Bereits drei Jahre später war die Anzahl der Fahrten spürbar gestiegen, auf der Brennerstrecke verkehrten immerhin bereits vier Mal wöchentlich Postkutschen. Hier zeigt sich der wohl signifikanteste Unterschied zur Schweiz, die um Vieles besser erschlossen war und einfacher zu bereisen war. Deshalb muss hier genauer auf die Straßensituation im Dolomitengebiet eingegangen werden.

Eine Vorrangstellung innerhalb der Dolomitentäler nimmt Ampezzo ein, das bereits sehr früh eine Anbindung an das nahe Pustertal aufzuweisen hatte. So führte die alte "Strada d'Alemagna" seit dem 13. Jahrhundert über Cortina bis ins nahe Venetien und war für den Handel mit dieser Region von großer Bedeutung. Allerdings war der Zustand dieses Straßenzuges am Anfang des 19. Jahrhunderts derart desolat, dass eine Erneuerung ins Auge gefasst werden musste.²⁶

1820 erhielt Cortina d'Ampezzo Besuch durch Erzherzog Rainer, was nur möglich war, da eine neue Straße nach Ampezzo gebaut worden war. Die Berichte über die Reise des Erzherzogs brachten Cortina in die Zeitungen der Monarchie. Die Erreichbarkeit durch die neue Straße ermöglichte Cortina einen Vorsprung

²⁵ "Der Sammler" 1908/09, 55–59.

²⁶ Cf. ZWANOWETZ 1986, 34–35.



Abb. 1: “Brücke bey Cortina di Ampezzo”. Stahlstich von Payne, in mehreren Sammelbänden erschienen, Abdruck aus WEIDMANN 1854³, 180–181

innerhalb der Dolomitenregion, der lange Zeit anhielt. Die Olympiade im Jahre 1956 bzw. die Dreharbeiten zum James Bond-Film “In tödlicher Mission” (1980) und die daraus resultierenden Touristenströme wären ohne diese infrastrukturelle Autonomie unmöglich gewesen. Wohl erst in den letzten beiden Jahrzehnten konnte dieser Rückstand von den anderen Dolomitentälern aufgeholt werden.

Über des Erzherzogs Besuch jedenfalls hieß es:

Obwohl der Weg von Toblach nach Cortina und Ampezzo über 4 deutsche Meilen beträgt, so wurde diese Strecke doch mit zweispännigen Wägen nach in Ospedaletto gewechselten Pferden binnen 3 Stunden zurückgelegt. ... Während dieser Straßenbesichtigung machten Ihre k. k. Hoheit die Frau Erzherzogin eine Excursion auf das Gebirge, wo sie ländliche Erfrischungen, und die von der Jugend dargebrachten Blumen-Sträuße mit der diese Prinzessin so sehr auszeichnenden Herablassung und Freundlichkeit annahm.²⁷

1829 wird die bestehende Straße zu einer Heerstraße erweitert, was den Zugang vom Pustertal aus natürlich bedeutend erleichtert.²⁸

²⁷ “Bothe von und für Tirol und Vorarlberg”, 54, 1820, 213.

²⁸ Cf. “Bothe von und für Tirol und Vorarlberg”, 74, 1829, 296.

Auch später war Cortina immer wieder durch diese Erreichbarkeit Ziel von Reisenden, die nicht den Bergsteigern zuzurechnen waren. 1838 beschreibt ein Reisender das Tal folgendermaßen:

Da öffnet sich das Ampezzaner Thal, da vereinigen sich die beiden Quellenbäche der Brita, da geht die Straße im Zikzak hinunter, da hat das Gebirge wieder Bewegung, und zwar eine recht grandiose. Dem Peitelstein gegenüber, nicht weit von der Straße, liegt ein Haus, von welchem ich vor lauter Schnee nur das Dach sehen konnte. Der Pfad, der zu ihm führt, war in den Schnee gehauen, wohl acht Schuh hoch. Im Ampezzanerthal ist es einem schon leichter zu Muth: man ist über den Gipfel hinweg, die Wasser haben sich geschieden, der Höllenstein und seine Höllengeister sind vorüber, der Schnee wird immer dünner, die Luft angenehmer, das Thal hat einen größern Horizont, und viele Wohnungen liegen umher, theils einzeln, theils mehrere, theils viele beisammen. Die Häuser sind noch aus Holz und ganz im Alpenstyl, in Cortina ausgenommen, wo mehrere aus Stein sind und an Italien erinnern. – Unsere Wirthin ist ein sehr großes und schönes Weib, mit etwas männlichen Zügen. Sie trägt ein schwarzes Mützchen, das denen der Priester gleicht. Der Ofen ist noch tüchtig geheizt; er gleicht auch hier eher einem Backofen. Das Zimmer ist durchaus getäfelt.²⁹

Das Grödnertal wurde durch die zunehmende Bekanntheit der Grödner Schnitzkunst für Reisende immer interessanter, was auch Niederschlag in seinen Reiseberichten findet:

Kein anderes Tyrolerthal ist in ganz Europa, und selbst in Amerika so bekannt und vielgenannt, als das Grödenerthal, denn von hier werden jene Schnitzwaren versendet, welche auf den europäischen Messen überall erscheinen. An und für sich ist indessen das Grödenerthal weder eines der größten noch der schönsten des Landes. Es dankt seinen Ruf bloß den erwähnten Holzschnitzereien, von allerlei Spielzeug, Thieren u.s.w. ... Die Grödener sind ohne Zweifel Nachkommen einer römischen Ansiedlung dieser Gegend. Ihre Gestalt, ihre Sitten, ihre Gebräuche, ihre Sprache, alles deutet darauf hin. Diese Sprache ist offenbar ein aus dem Latein verdorbener Dialekt. Das Deutsche bleibt ihnen ewig fremd. Die Vorliebe für ihre Grödnersprache, in welcher übrigens weder Manuscripte noch Druckwerke existiren, ist bei allen Bewohnern des Thales außerordentlich. In den Schulen wird zwar Deutsch und Italienisch gelehrt, aber sie lernen beide Sprachen nur schlecht und sprechen unter sich nie anders als Grödnerisch. Dem Fremden ist zwar der italische Anklang mancher Worte unverkennbar, (wie z. B. ihr Thal im Italienischen Gardena, im Grödner'schen Ghardeina heißt) aber im Ganzen ist diese Sprache so fremdartig, so eigenthümlich, daß selbst die Bewohner der angrenzenden Thäler sich nie mit derselben zurecht finden können.³⁰

Ab 1856 konnte leichter ins Grödner Tal gereist werden. Die Projektierung der Straße läßt auch bereits den steigenden Fremdenverkehr und die daraus erhofften Vorteile erahnen:

²⁹ „Morgenblatt“ 1838, 587.

³⁰ WEIDMANN 1854³, 209–211.

Die drei Gemeinden in Gröden: St. Ulrich, St. Christina und Wolkenstein, haben bei der gestern vom k. k. Herrn Kreiskommissär Klingler in St. Ulrich vorgenommenen Verhandlung den einstimmigen Beschluß gefaßt, die vom k. k. Bezirksingenieur Schweighofer projektierte neue Straße in einer doppelspännigen Fahrbreite von der k. k. Hauptpost- und Kommerzialstraße zu Kollmann über die Starzer Eisackbrücke durch die Thalschlucht längs des Grödnerbaches bis St. Ulrich mit Umgehung und Abkürzung der dermaligen steilen und beschwerlichen Thalzugänge über Kastelruth und über Layen, und weiters selbst noch in das Innerste des Thales bis Wolkenstein in Ausführung zu bringen ...

Dieses in seiner Art einzige Thal, dessen industriöse Bewohner ihre weit und breit bekannten Schnitzeleien fast in alle Haupt- und Handelsstädte Europas, ja selbst noch in andern Welttheilen unmittelbar verhandeln und versenden, und dessen von allen Seiten abgeschlossene geringe Bevölkerung von kaum 4000 Seelen ihre eigene Sprache führt, wird außer dem durch diesen Straßenbau in kommerzieller Hinsicht errungenen Vortheil auch besonders das Interesse der Fremden zum künftigen Besuche erregen, sobald der Zugang in dasselbe auf solche Art erleichtert sein wird.³¹

Die Straße wurde am 26. Oktober 1856 eröffnet, was die Fahrtzeit für die Reisenden zunächst auf ein Drittel reduzierte.³² Der Erbauer der Straße, J. B. Purger, berichtet:

Das Grödnerthal wird schon seit vielen Jahren häufig von Fremden, am meisten von Engländern, Nord- und Süddeutschen, bisweilen auch von Russen besucht. Die Zufahrt ist seit 1856 durch die von mir erbaute neue Bergstrasse erleichtert. ... Die Unterkunft ist im Hauptorte St. Ulrich (Ortseit) in den beiden Gasthäusern zum goldenen Adler und weissen Rössel gut. Das Führerwesen ist zwar nicht organisirt, indessen besorgen die Gasthausbesitzer sowohl Führer als auch Reitpferde. ... Der berühmte Langkofl ist nicht ersteigbar; die schönste Aussicht desselben hat man eine Viertelstunde von St. Ulrich an der Neuen Strasse nach St. Christina.³³

1895 wird der Bau der Grödnerjochstraße projektiert, “zur weiteren Erschließung des Dolomitengebietes und zur Hebung des Verkehrs zwischen dem Grödner- und dem Abteithale”.³⁴

Die 1858 projektierte Straße ins Fleimstal³⁵ wurde im August 1860 eröffnet.³⁶ Doch waren natürlich zu diesem Zeitpunkt noch nicht alle Teile des Tales erschlossen und die hohen Kosten des Baues ließen die Gemeinden, die einen Teil davon zu tragen hatten, wie auch die politischen Vertreter vor einer Erweiterung

³¹ “Bothe für Tirol und Vorarlberg”, 127, 1855, 689.

³² “Bothe für Tirol und Vorarlberg”, 253, 1856, 1423.

³³ “Mittheilungen des österreichischen Alpen-Vereines”, 2, 1864, 383–384.

³⁴ “Bote für Tirol u. Vorarlberg”, 300, 1895, 2293.

³⁵ “Bothe für Tirol und Vorarlberg”, 29, 1858, 124 bzw. 63, 1858, 269.

³⁶ “Innsbrucker Nachrichten”, 190, 1860, 1672.

zurückschrecken. Die Befürworter, die sich schließlich durchsetzten, konnten ihre Begeisterung über die Erschließung des Tales kaum zügeln:

Ganze Jahrhunderte aus seiner Geschichte werden kaum so wichtige Aenderungen zum Wohle und zur Besserung seiner vitalen Interessen aufweisen können, als dies die laufende 10jährige Periode vermögen wird. Es hat in seinem Innern fahrbare Straßen erhalten; es gab in diesem Zeitraume zu seiner wichtigsten Kultur den ersten und sehr starken Anlauf; ... nun ist es daran, eine Verbindung mit der Welt mittelst der zu errichtenden fahrbaren Straße nach dem Fleimser Thale zu erhalten, und den für Menschen und Thiere lästigen Saumsattel abzuschaffen, um ihn nach tausendjähriger Plage gegen den Wagen umzutauschen. Leider muß beigefügt werden, daß die meisten dieser Vortheile der diesortigen Bevölkerung, mit Ausnahme von wenigen Individuen, geradezu behördlicherseits aufgedrungen werden mußten.³⁷

Wie wenig der Straßenbau mit der touristischen Nutzung der Gebirgstäler in Verbindung gebracht wurde, vielmehr ein wirtschaftlicher Vorteil durch bessere Transportwege für Holz und Getreide gesehen wurde, lässt sich anhand einer Diskussion über den Straßenbau nach Buchenstein belegen:

... daß man den Vortheil einer Commercialstraße von Belluno über Buchenstein ... nicht zu begreifen vermag. Die Einfuhr von türkisch Korn und andere Getreidearten möchte für Buchenstein über eine eigene Fahrstraße aus dem Venetianischen, solange als die Pusterthaler Eisenbahnstrecke nicht ausgeführt ist, von Vortheil sein, dies gilt auch von andern Lebensmitteln und Handelsgegenständen, deren Menge jedoch übertrieben hoch angegeben ist. ... Für das Kupferbergwerk in Agordo wäre eine Fahrstraße zur Lieferung der Bauhölzer und Kohlen gewiß von entschiedenem Vortheil, ob aber dieser Vortheil zu den Kosten einer Commercial-Straße im Verhältnisse stehe, werden am Besten die hohen Behörden entscheiden.³⁸

Als letztes Tal der Dolomiten wurde das Gadertal erschlossen, wie schon zuvor in den anderen Tälern regte sich auch hier der Wunsch einer guten Verkehrsanbindung. Über erste Planungen berichtet der Tiroler Bote:

Am vergangenen Mittwoch ward zu Pedratsches in Abtei von sämtlichen Gemeindevorstehern des Bezirkes Enneberg eine Conferenz abgehalten unter dem Vorsitze des Herrn Dr. Graf Ritter v. Gaderthurn. Der Zweck dieser Conferenz war eine Besprechung über die projectierte neue Gaderstraße von St. Lorenzen bis Corvara. Als Hauptpunkte dieser Conferenz wurden im Protokoll angegeben, das die alte Straße schlecht und eine neue Straße nothwendig sei.... Durch diese projectierte neue Verbindung des Gaderthales mit dem Rienzthale würde ein lang gehegter Wunsch der Bevölkerung Ladiniens befriedigt werden, und dass dieser Wunsch nicht ein ungerechter ist, wird niemand bestreiten, der die alte Straße von St. Lorenzen aus über Sahlen, Palfrad und Zwischenwasser kennt.³⁹

³⁷ "Bothe für Tirol und Vorarlberg", 86, 1867, 402.

³⁸ "Bothe für Tirol und Vorarlberg", 283, 1862, 1173.

³⁹ "Bote für Tirol und Vorarlberg", 186, 1884, 1581.

Die Straße, die am 2. Oktober 1892 dem Verkehr übergeben wurde, war dringend notwendig, ließ doch die bis dahin existierende Straße einzig einen Botendienst bzw. Warentransport mit zweirädrigen Wagen zu, während der Straßenabschnitt zwischen Stern und Corvara überhaupt nur für Fußgänger begehbar war. Die neue Straße war 3,5 m breit und wurde in den folgenden Jahren ständig verbessert und verbreitert.⁴⁰

Um die Jahrhundertwende schließlich sind die wichtigsten Straßen gebaut und die Dolomitengebiete erschlossen, finden sich doch bereits Führer der Dolomitenstraßen für Touristen und Autofahrer von Karl Felix WOLFF (1908) und in deutscher und englischer Sprache von Theodor CHRISTOMANNOS (1909).

Nichtsdestotrotz zeigt allein der zeitliche Ablauf des Straßenbaues, der teilweise nach dem Bau der Eisenbahnstrecke 1867 (Brennerstrecke) bzw. 1871 (Pustertal) erfolgte, welche Mühen die Touristen auf sich nehmen mussten, um die Gebirgsregionen zu erreichen.

Anzumerken ist an dieser Stelle jedoch, dass der Straßenbau im späten 19. bzw. Anfang 20. Jahrhundert weniger von dem Wunsch motiviert war, eine bessere Zugänglichkeit zu den Gebirgsregionen für Touristen zu erreichen, vielmehr diente der Ausbau einem militärischen Zwecke: einer sich abzeichnenden Auseinandersetzung mit Italien.⁴¹

4. Beschreibung der Menschen

Auch Tirol und dessen Bewohner sind von der Glorifizierung der Reisenden nicht verschont geblieben. Die Natur als das Reine, Erhabene bringt einen Menschen hervor, der in dieser Reinheit auf das Wesentliche, Ehrliche reduziert wird.

Das Pusterthal. Was ist das für ein Land? Salesius! Wahrlich ich erröthe, wenn ich die Feder ansetze, denn hier soll der Mensch verstummen, niederknien, und den Allmächtigen anbethen, der seine Natur so groß! so groß! geschaffen. Hart neben mir steigen die Hochgebirge, wie Gedächtnißsäulen der Urschöpfung auf, in die düstere Farbe der Ewigkeit gekleidet, denn sie sind viel älter als das Menschengeschlecht und seine kurze Geschichte. ... Ich wundere mich nicht, daß der Mensch auf den Bergen besser gedeihe, als in den von einer dumpfen Athmosphäre gedrückten Ebenen, und daß die Luft der Gebirge Lebensbalsam sey für den innern wie für den äußern Menschen. Wie sollte der Sterbliche dort nicht kühn, einfach, groß, kräftig und fromm werden, wo die Natur alles zugleich ist. ... Die Gebirge

⁴⁰ Cf. "Dolomiten", 243, 1967, 9–10.

⁴¹ Cf. ZWANOWETZ 1986, 47–80.

öffnen sich und das Auge fährt in eine wilde verworrene Schlucht hinein, voll tiefaufstarrer Felsenwände und dräuender Bergesspitzen, auf denen nur der einsame Geyer und die scheue Gemse und die furchtbare Lawine thront. Es ist der Eingang ins Val d'Ampezzo und eine Straße, viel von teutschen Fuhrleuten befahren, zieht sich in sie hinein und fort, und führet den Wagenzug mitten durch die gefahrreichen Gebirgsschlüfte fort, bis sie die schönen Ebenen Italiens erreicht. ... Ach auf den Bergen wohnt die Freyheit.⁴²

Doch die meisten Beschreibungen von Bewohnern der Dolomitentäler beziehen sich auf die "eigenartige" Sprache der Einheimischen.

Hier im Thale (Gadertal) selbst herrschen noch zwei verschiedene Mundarten, das Ladiatische [sic], weich und anmuthig, das Ennebergische, rau und scharf. Fast alle Thalbewohner sind des deutschen und welschen Idioms kundig. – Es ist ein arbeitssames, sparsames Volk, schön und kräftig, in Kleidung und Haushalt reinlich. Alljährlich ziehen viele Männer als Handwerker, viele Mädchen als Hausmägde nach Südtirol. Im Thale selbst ist Viehzucht der Haupterwerb.⁴³

Und das Fleimstal

ist das größte, und besonders in geognostischer Beziehung das merkwürdigste aller Seitenthäler Tyrols. Es hat eine Ausdehnung von mehr als 20 Stunden bei nur geringer Breite. ... Im Cembra- und Fleimserthale wird italienisch gesprochen, doch zeigen sich bedeutsame Spuren der deutschen Abstammung des Volkes. Die Fassaner haben einen eigenen romanischen Dialekt als Volkssprache, doch ist die Gerichtssprache deutsch, die Kirchensprache italienisch. Die Männer im Fassathal sprechen daher alle drei Sprachen, die Weiber aber nur fassanisch und italienisch.⁴⁴

5. Entwicklung des Alpinismus

Wie bereits erwähnt, sieht der Großteil der Reisenden des beginnenden 19. Jahrhunderts, ähnlich wie zuvor in der Schweiz, die Berge nur aus der Ferne, die auf der Fahrt nach dem Süden erblickt werden können.

Die Fahrt ging an Neumarkt oder Egna, Margreid, Laag, Kurting und Aichholz vorbei. Bei Castello Salurno [sic], welches romantisch auf einer Anhöhe liegt, engen sich auf einmal die Gebirge zusammen und gleichen einem endlosen Steinmeere. Sie sind prismenartig gebrochen, bestehen hie und da aus Kalch, dann Glimmer und Granit. Ihre Färbung ist bläulich grau mit gelbtonartig und röthlich unterschobenen Massen. Auf ihren Flächen sind sie etwas bewachsen und mit einem saftigen Grün überlegt. Ihre Brüche und Außenformen sind sehr malerisch und es könnten Landschaftszeichner hier den reichhaltigsten Stoff zu grandiosen Felsenparthieen finden.⁴⁵

⁴² KREIL 1817, 224–233.

⁴³ WEIDMANN 1854³, 170.

⁴⁴ ID., 269.

⁴⁵ ETTINGER 1837, 59–60.

Zu mühselig sind die Abstecher in die Täler, auch fehlt oft noch die Infrastruktur, die ein angenehmes Reisen ermöglicht:

Für den Reisenden ist in den Wirthshäusern sehr gut gesorgt, auch die Kochkunst sehr gut bestellt. In den Nebenthälern jedoch muß der Reisende ja nicht viel verlangen, und nicht glauben, er sey in einem Hotel der Hauptstadt.⁴⁶

Manchem erscheint die Gebirgslandschaft auch als zu bedrohlich, und er freut sich, in die Ebene bei Verona zu kommen, denn: “Sobald man über die mächtigen Alpen Tyrols jenseits hinabsteigt, erblickt man am Fuße derselben eine herrliche schöne Fläche.”⁴⁷

Ab den 1830er Jahren zog Tirol zunehmend englische Touristen an, was zu der sicher überbewerteten Deutung führte, dass die englischen Bergsteiger und Alpinisten als die Gründer des Alpentourismus zu gelten haben.⁴⁸ Unbestritten jedoch bleibt, dass die vielen englischsprachigen Reiseberichte eine stetig wachsende Anzahl an englischen Reisenden, die vermehrt ein Interesse an den Gebirgsregionen zeigten, zur Fahrt in die Dolomiten motivierten. Einen frühen Reisebericht durch das Gader- und Grödnertal ist uns im Buch von Charles Joseph LATROBE überliefert, der einiges über das Reisen im Gebirge zu jener Zeit aussagt:

The foot-way, immediately after quitting the bridge of St. Lorenzen, leads through the fields straight under the little isolated acclivity, which elevates the ruin of the old castle of Michaelsburg above the surrounding portions of the scenery; and then gradually rising upon the flank of the hills behind, quits the open vale of the Reinz [sic], and enters the Gaderthal. ... The head of that valley presents a grotesque assemblage of these limestone mountains, and upon my arrival at the elevated village of St. Leonhard some hours after, I had still better opportunity of observing and admiring them. ... Up to the village of St. Leonhards, the Gaderthal remains very narrow, being for the most part a mere glen. There, however, the country opens, and forms a tract of wide fertile pastures, lying between two elevated ridges. St. Leonhard is a place of pilgrimage, and a large church is as usual indicative of the reputation of the shrine.

Upon my arrival, I was in very good time and humour for some refreshment, but was so grumbled at by a viperous old woman, whom I found in the village inn, that I thought there was no alternative left me, but to go further, with the hope of faring better. ... Stern, I found to be situated at the foot of one of the dolomite ridges; and, after a brief halt, I continued advancing towards the head of the valley, passing Colfosco ...

A stranger is a rarity in these mountains. ...

⁴⁶ WALTL 1839², 35–36.

⁴⁷ ID., 36.

⁴⁸ Cf. RING 2000.

The Grednerthal, into which I had now descended, may, in some measure, be compared with the Engadine: not in its natural scenery, which is much more romantic; but from the humour and wandering propensities of its inhabitants. ... The Grednerthalers are artificers in the wood of the pinus cembra, and celebrated for their carved works of every description.⁴⁹

Einen Meilenstein für den beginnenden Tourismus bildeten die Reiseführer von Karl Baedeker, der ab 1832 seine Reisebücher mit Informationen über Reisewege, Unterkunft und Sehenswürdigkeiten der Länder herausbrachte und damit den Reisenden neue Möglichkeiten eröffnete. Damit prägte er bis heute die Reiseliteratur dauerhaft mit.⁵⁰ In der Folge erschienen zahlreiche weitere Reiseführer, die zwar die Verbreitung der Baedeker nicht erreichten, aber zum Teil bereits eine prächtigere Ausstattung mit Stahlstichen aufweisen konnten.

Einer dieser Reiseführer war SCHMIDL's "Handbuch für Reisende nach Tirol, Salzburg und Erzherzogthum Oesterreich", das 1840 in Stuttgart erschien. Bereits der Stahlstich am Frontispiz des Buches zeigt den Schwerpunkt der Betrachtung und der Wahrnehmung Tirols. Neben einer Darstellung des Andreas-Hofer-Denkmales und einer idyllischen Almszene sind noch Hofer's Haus und Schloss Tirol abgebildet. In diesem Reiseführer sind nun auch Ausflüge bzw. Touren in die Dolomiten zu finden, denn

Die Reisenden in Tirol haben, wie allerwärts, entweder den Zweck, so schnell und bequem als möglich das Land zu sehen, oder sie scheuen nicht einige Beschwerden und längeren Aufenthalt, um auch die Seitenthäler zu besuchen, welche aber die großartigsten Scenen enthalten.⁵¹

SCHMIDL empfiehlt mehrere Reisetouren, eine führt auch ins Pustertal, die Tages-touren werden folgendermaßen beschrieben:

Bei weitem genüßreicher ist folgende Reiseroute, welche besonders zu einer Fußreise zu empfehlen ist. Sie ist nicht ohne Beschwerlichkeiten, die Uebergänge über einige Alpenpässe sind sogar nur einem geübten Bergsteiger anzurathen; indeß kann auch diese Reise größtentheils zu Wagen gemacht werden, und da man fast überall Saumpferde findet, läßt sich das Bergsteigen wenigstens bis zu bedeutender Höhe ersparen. Der Naturforscher wird bei dieser Route vorzüglich seine Rechnung finden. ...

Sechster Tag. In Brunecken

Siebenter Tag. Nach St. Cassian im Abtheithale, 10 Stunden, mit einem Einspänner.

Achter Tag. Nach Piere, allenfalls noch ein Einspänner, 6 Stunden.

Neunter Tag. Eine beschwerliche Tagereise von 8 bis 12 Stunden nach Campedello oder bis Vigo im Fassathale. Saumpfad.

⁴⁹ LATROBE 1832, 293–296.

⁵⁰ Zur Verlagsgeschichte cf. HINRICHSSEN 1988.

⁵¹ SCHMIDL 1840, 78.

Zehnter Tag. Nach Predazzo, 6 Stunden. Saumpfad.
 Elfte Tag. Von Predazzo nach Cavalese, 6 Stunden, Saumpfad, dann im Einspänner nach Neumarkt im Etschthale, 6 Stunden.
 Von Vigo könnte man auch über den Schlern in das Grödenthal oder nach Botzen gelangen, so wie von Cavalese nach Borgo im Valsugana, 15 Stunden. ...⁵²

Hier wird immer noch das Interesse des Naturforschers angesprochen, das nach wie vor große Motivation für Reisen in die Dolomiten darstellt. Die Mischung zwischen geologischen Beschreibungen bzw. Bewertungen und die zunehmende Schilderung der Landschaft, von Menschen, etc. bildet eine erfolgreiche Form der Berichterstattung, wie die "Geologischen Briefe aus den Alpen" von Bernhard COTTA zeigen.

Pera im Fassathale, am 5. Sept. 1849. Wir sind nun eingetreten in das Felsenland Südtirols. Ueberall umgeben uns die luftigen Dolomitzacken kühn und schroff emporragend; ... Nicht nur die Formen der Natur sind hier andere, auch die der Menschen sind es. Die wohllichen dunklen Holzhütten sind verschwunden, in Gruppen dicht zusammengedrängt stehen die Häuser, deren weisse Kalkwände selbst an den verfallendsten Hütten Spuren frommer Freskomalerei zeigen, und wo wir eintreten, da tönen uns fremde Laute entgegen, die selbst Italiener oft unverständlich sind, da jedes Thal seinen eigenen Dialekt romanischer Sprache redet. Aber was wir in diesem Lande suchen, weiss dennoch jeder Bauer, überall trägt man uns Steine entgegen und bietet uns Corachi an, denn jeder Hirtenknabe hat hier in Erfahrung gebracht, dass es unter Mineralogen jetzt mehr Mode ist, Versteinerungen zu sammeln, als Krystalle, er sucht daher in müssiger Stunde seine leeren Taschen mit Corachi zu füllen, um sie an irgend einen Vorüberreisenden gegen Kreuzer einzutauschen. ...

Das Ampezzothal, in welches wir jetzt eintraten, gehört zu den schönsten der Gegend. Eingeschlossen von den sonderbarsten Dolomitfelsen, die trotz ihrer Schroffheit immer noch deutliche Schichtung zeigen, besteht sein Boden schon aus den Mergeln von St. Cassian und Wengen. ...

Auf der Buchensteiner Alp hat man einen herrlichen Blick in die Dolomitzwelt. Besonders imposant nimmt sich von hier die hohe Marmolata aus, die hinter einer Reihe von scharfen Felszähnen hervorragt mit ihrem gegen Ost tief herabgesenkten Gletscher, den wieder einzelne Felszacken gleichsam durchstossen haben. ...

Als es dunkelte, langten wir ohne Mühe, – denn die Orientirung ist hier, wie in den Alpen überhaupt, äusserst leicht, nur die Verwirrung der Namen gross, – in dem romantischen Thalkessel von Corfara an, wo wir die ersten Malphyrblocke als Vorposten des Fassathales begrüsst. Von Corfara stiegen wir am anderen Tage thalaufwärts bei Colfosco vorbei nach dem Pass zu, der in das Grödenthal führt. ...

Ein höchst romantischer Weg, oft im Angesicht des herrlichen Langkofel, dieses Riesen unter den Felsen, führte uns hinab in das Grödenthal, so berühmt durch seine Holzschnitzwaaren. Tausende von gekreuzigten Heilanden, betenden Nonnen, dicken Mönchen, zapelnden Hanswürsten und viele Millionen Thiere aller Art gehen jährlich aus diesem Thal hervor. Die Hauptniederlagen findet man in St. Ullrich. Vater Noa und all sein Vieh, die 12 Apostel und grimmige Nussknacker werden da alle aus einerlei Holz geschnitzt, aus dem wohlriechenden Holz der Arve (*Pinus cembra*).⁵³

⁵² Id., 78–79.

⁵³ COTTA 1850, 165–167.

THE DOLOMITE MOUNTAINS.

EXCURSIONS THROUGH

TYROL, CARINTHIA, CARNIOLA, & FRIULI

IN

1861, 1862, & 1863.

WITH A GEOLOGICAL CHAPTER, AND PICTORIAL ILLUSTRATIONS FROM
ORIGINAL DRAWINGS ON THE SPOT.

BY

JOSIAH GILBERT, AND G. C. CHURCHILL F.G.S.

'Onward, where the rude Carinthian boor
Against the houseless stranger shuts the door.'



AN HERALDIC DOLOMITE.

LONDON:

LONGMAN, GREEN, LONGMAN, ROBERTS, & GREEN.

1864.

Abb. 2: Titelblatt der ersten Monographie über die Dolomiten der Engländer GILBERT und CHURCHILL, erschienen in London 1864

Ende der 1840er Jahre finden sich dann auch bereits genauere Beschreibungen der Dolomitentäler und deren Bewohner, was auf beginnenden Fremdenverkehr schließen läßt. Erstmals werden auch dezidiert Wanderer angesprochen, die Bücher enthalten Höhenangaben, Wegstrecken und Kunstgeschichtliches.⁵⁴

Angesichts der Tatsache, dass bereits 1786 der Mont Blanc erstmals bestiegen wurde, im Jahr 1800 der Großglockner und 1804 bereits der Ortler, bleibt die Dolomitenregion für den Alpinismus noch für einige Zeit eine nur von wenigen bevorzugte Reiselokalität.

Mit der Gründung des Österreichischen Alpenvereins 1862 und des Deutschen Alpenvereins sieben Jahre später und dem größer werdenden alpinistischen Interesse an den Dolomiten wird, gekoppelt mit dem anhaltenden geologischen Schwerpunkt, diese Gebirgsregion jedoch zunehmend stärker touristisch wahrgenommen. Wie oben gezeigt, hat diese Entwicklung auch mit der besseren Erreichbarkeit zu tun, da mit Ausnahme des Gadertales ab Mitte des 19. Jahrhunderts die Täler durch befahrbare Straßen erschlossen wurden. Auch der Bau der Brennerbahn trug dazu bei, dass die Zahl der Touristen insgesamt und damit auch die der Bergsteiger deutlich anstieg. Und spätestens mit der Besteigung des als unbezwingbar geltenden Langkofel durch Paul Grohmann 1869 war der Startschuss für den Alpintourismus in den Dolomiten gegeben.

Um diese Zeit erscheinen auch die ersten umfangreicheren wissenschaftlichen Beiträge über die Dolomiten und erstmalig trugen auch Monographien dazu bei, die Besonderheit dieser Gebirgsregion einer breiteren Öffentlichkeit bekannt zu machen. Die Publikation der Engländer GILBERT und CHURCHILL, die 1865 in deutscher Sprache erscheint, läßt erstmals erahnen, weshalb viele Bergsteiger späterer Generationen bis heute fasziniert die Gipfel der Dolomiten erklimmen:

Es versteht sich von selbst, daß man von jedem Berggipfel ein größeres Stück Welt als gewöhnlich überblickt und ich bin nicht Willens mit einem Stabe die verschiedenen Punkte des Gesichtskreises ringsum anzudeuten. Die Hauptzüge der Aussicht waren: zuerst, die Beschaffenheit des Gipfels selbst, eine verworrene Masse von weißen Felsen auf Haufen zusammengeworfen und so blendend, daß wir dunkle Brillen gebrauchen mußten. Einer dieser Steinhaufen, eine Viertelmeile vom Rande entfernt, bildete den Gipfel und zwischen seinen ungeschlachten Blöcken zeigten drei Stangen, die als Dreieck aufgerichtet waren, daß die Regierung-Feldmesser hier gearbeitet hatten. Zweitens, was die Aussicht betrifft: da war die neblige Fläche im Süden, wo sich die Hügel im Venetianischen verloren und im Westen und Norden die Schneegebirge, welche mit dem Adamello anfangen und deren zahllose Gipfel einen großen Umkreis einschlossen bis sie, wie wir glaubten, weit im Nordosten

⁵⁴ Cf. u.a. SEIDL 1847².

mit dem Großglockner selbst endeten. Drittens, und dieß ist die Hauptsache zu sehen, standen rings um die östliche Hälfte der Aussicht die Dolomitbrüder des Schlern, alles Spitzen, Kuppen und Mauern und in endloser Mannigfaltigkeit gegen den Himmel abgegrenzt, von den nahen Roßzähnen und dem Rosengarten bis zur Marmolata, der Königin von allen, von deren weißem Schneegipfel ein wunderbar schroffer Absturz nach Süden abfiel.⁵⁵

7. Bibliographie

- BÖNING, Holger: *“Arme Teufel an Klippen und Felsen” oder “Felsenburg der Freiheit”? Der deutsche Blick auf die Schweiz und die Alpen im 18. und frühen 19. Jahrhundert*, in: MATHIEU/BOSCANI LEONI 2005, op. cit., 175–190.
- CHRISTOMANNOS, Theodor: *Die neue Dolomitenstraße Bozen-Cortina-Toblach und ihre Nebenlinien*, Wien 1909.
- COTTA, Bernhard: *Geologische Briefe aus den Alpen*, Leipzig 1850.
- ETTINGER, J. Karl: *Malerische Reisebilder aus Tyrol und Oberitalien*, München 1837.
- GILBERT, Josiah/CHURCHILL, George Cheetham: *Die Dolomitberge. Ausflüge durch Tirol, Kärnten, Krain und Friaul in den Jahren 1861, 1862 und 1863. Mit einem geologischen Abschnitte*, Klagenfurt 1865.
- HINRICHSSEN, Alex W.: *Baedeker-Katalog. Verzeichnis aller Baedeker-Reiseführer von 1832–1987*, Holzminden 1988.
- HOFFMANN, Robert: *Die Schweiz als Vorbild. Karl Maria Ehrenbert von Moll und die Anfänge des alpinen Diskurses in den Ostalpen*, in: MATHIEU/BOSCANI LEONI 2005, op. cit., 205–222.
- JOB, Hubert: *Die Alpen als Destination – Eine Analyse in vier Dimensionen*, in: “Mitteilungen der Österreichischen Geographischen Gesellschaft”, 147, 2005, 113–138.
- KOCH, Matthias: *Reise in Tirol in landschaftlicher und staatlicher Beziehung*, Karlsruhe 1846.
- KREIL, Joseph: *Mnemosyne. Ein Tagebuch, geführt auf einer Reise durch das lombardisch-venetianische Königreich, 1815 und 1816, Zweyter Theil*, Leipzig 1817.
- LATROBE, Charles Joseph: *The Pedestrian: A Summer’s Ramble in the Tyrol, and some of the adjacent Provinces*, London 1832.
- MATHIEU, Jon/BOSCANI LEONI, Simona (eds.): *Die Alpen! Les Alpes! Zur europäischen Wahrnehmungsgeschichte seit der Renaissance*, Bern/Berlin/Brüssel 2005.
- RACHEWILTZ, Siegfried de (ed.): *Der Weg in den Süden. Reisen durch Tirol von Dürer bis Heine. Ausstellung Schloß Tirol*, 1998.
- RING, Jim: *How the English Made the Alps*, London 2000.
- ROHRER, Josef: *Zimmer frei. Das Buch zum Touriseum*, Bozen 2003.
- SCHMIDL, Adolf A.: *Handbuch für Reisende nach Tirol, Salzburg und Erzherzogthum Oesterreich*, Stuttgart 1840.
- SCHUBERT, Gotthilf Heinrich von: *Wanderbüchlein eines reisenden Gelehrten nach Salzburg, Tirol und der Lombardei*, Erlangen 1848³.

⁵⁵ GILBERT/CHURCHILL 1865, 121–122.

- SEIDL, Johann Gabriel: *Das malerische und romantische Deutschland. Zehnter Band. Tyrol und Steyermark*, Leipzig 1847².
- SERRES, Marcel de: *Voyage dans le Tyrol, et une partie de la Bavière, Pendant l'Année 1811*, Tome Seconde, Paris 1823.
- STERNBERG, Caspar von: *Reise durch Tyrol in die Oesterreichischen Provinzen Italiens im Frühjahr 1804*, Regensburg 1806.
- WALTL, Joseph: *Reise durch Tyrol, Oberitalien und Piemont nach dem südlichen Spanien*, Passau 1839².
- WEIDMANN, Franz Carl: *Handbuch für Reisende durch Tyrol und Vorarlberg*, Leipzig 1854³.
- WENZEL, Heinrich: *Reiseskizzen aus Tyrol und dessen Nachbarschaft*, Bunzlau 1837.
- WOLFF, Hans: *Geologische Alpenreisen zur Goethe-Zeit. Die "ersten" Geologen Bayerns und der österreichisch-ungarischen Monarchie*, in: LINDGREN, Uta (ed.), *Alpenübergänge vor 1850*, Stuttgart 1987, 110–118.
- WOLFF, Karl Felix: *Kleiner Führer auf der Dolomitenstraße und ihren Zugängen. Ein Wegweiser für Touristen und Automobilisten*, Meran 1908.
- ZWANOWETZ, Georg: *Das Straßenwesen Tirols seit der Eröffnung der Eisenbahn Innsbruck – Kufstein (1858)*, Innsbruck 1986.

Periodika:

- “Bot(h)e (von und) für Tirol und Vorarlberg”
- “Der Sammler. Blätter für tirolische Heimatkunde u. Heimatschutz”
- “Dolomiten”
- “Innsbrucker Nachrichten”
- “Mittheilungen des österreichischen Alpen-Vereines”
- “Morgenblatt für gebildete Leser”

Resumé

La dificolté da arjonje les Dolomites fova plu dessegur la gauja prinsipala per la puecia ativité de iade te chesta contreda da mont. Enscila ti gnìvel en gran pert ence tout la poscibelté de ruvé adalerch ai alpiniscé, che viagiova denant bele tles Alpes orientales. Con la scoverta dl turism do che al fova gnù costruì la ferata y l svilup dl genre dla literatura da iade ruvòvel tres plu gonot viaggiadours te Südtirol y tles Dolomites. Chesta forma dl viagé gniva rinforzada da la fondazion dles lies da mont, che trasformova tres deplù les contredes da mont te destinazions afascinantes. La daurida dles valedes dolomitiches, antergnuda sibe tl temp che tla costruzion autramenter, condujova ence a n svilup desvalif dl turism, che tolova ite do la secon-da pert dl 19. secul almanco te n valgunes regions zenzauter bele na gran lerch. Ma al é empermò sté l 20. secul che à porté l turism de massa tles Dolomites, che forma aldidancuei la fundamenta de vita per truepa jent dl post.