

Das Land um das Wetterstein- und das Mieminger Gebirge

in historisch-geographischer Sicht

VON INGO SCHAEFER

Die Alpenvereins-Jahrbücher 1960, 1962 und 1964, denen je ein Blatt der dreiteiligen Alpenvereinskarte des Wetterstein- und des Mieminger Gebirges beilag, haben zugleich versucht, mit einer Reihe von wissenschaftlichen und bergsteigerischen Beiträgen¹ diesen Teil der Alpen weiter aufzuhellen und dem Leser näherzubringen. Gewiß gehören die beiden Gebirge zu den bestbesuchten und besterforschten der Alpen. Die Gründe hierfür sind aber nicht so bekannt, wie man meinen möchte. Bei den Tausenden von Sommerfrischlern, Wintersportlern, Urlaubern und Vergnügungsreisenden, die „schnell mal“ auf die Zugspitze fahren, braucht das nicht wunderzunehmen. Den meisten genügt schon eine kurze Umschau, um sich danach auf Ansichtskarten, Schipisten, Essen und Trinken zu stürzen. Noch aber finden sich viele, die von dem 2000-m-Absturz im Norden und im Westen oder von der Majestät der Eisriesen, die sich im Süden mit Horizont und Himmel zu vereinen scheinen, ergriffen sind. Gar mancher ist darunter, der mit Staunen auf das Platt hinabschaut, diese Stein- und Felswüste oberhalb der belebten Natur, wo die Erde wahrhaftig noch „öd und leer“ ist; er ahnt dann vielleicht etwas von der Gewalt der Urnatur, die einige Menschen immer wieder mit geradezu magischer Kraft in ihren Bann zieht: vor allem die Bergsteiger und Hochgebirgsforscher.

Diese aber sollten die Gründe für die besondere Stellung des Wetterstein- und des Mieminger Gebirges im Kranz der übrigen Gebirgsgruppen der Alpen kennen.

Natürlich ist es in erster Linie das großartige, reine Hochgebirgsbild, das beim Anblick des Wetterstein- und des Mieminger Gebirges beeindruckt, fesselt und überwältigt. Daß es gerade bei diesen beiden Gebirgen so stark und nachhaltig wirkt, liegt jedoch nicht an ihren hochalpinen Formen allein. Entscheidend ist auch der Rahmen, in dem sie stehen, mit dem sie sich verbinden und aus dem sie heraustreten. Das gilt für die Naturlandschaft, in gleicher Weise aber auch für die vom Menschen in vielhundertjähriger Arbeit gestaltete Kulturlandschaft. In der Höhenzone von Fels, Firn und Eis ist die Natur noch im großen ganzen rein und unberührt. Sie vermag den Menschen mit Schrecken und Grauen oder sogar todbringendem Verderben zu überfallen — sie schenkt ihm aber auch in überreichem Maße Glück und beseligenden Genuß. Weiter abwärts, wo er sich in der Höhenzone des Krummholzes oder gar des Gebirgswaldes wie geborgen fühlen kann, finden sich immer mehr Spuren seiner Einwirkung; am Waldbild ist es zu erkennen, dann an eingestreuten Wiesen und Äckern, an Wegen und Straßen, ersten Häusern und Höfen. Die Kulturlandschaft hat — oft ganz unmerklich — die Oberhand gewonnen, und in den verkehrsreichen Tälern und Becken ist fast alles schon vom Menschen umgestaltet oder neu geschaffen. Aber auch das ist etwas, was die Alpen unter allen Hochgebirgen der Erde heraushebt: Sie sind nicht nur Naturland, sondern auch Kulturland — und zwar altes europäisches Kulturland. Stärker jedoch als in anderen Groß-

landschaften Europas wird in den Alpen die Natur sichtbar und greifbar; vom Hochgebirge gehen Raumwirkungen aus, die bis in politische, wirtschaftliche und kulturelle Bereiche und noch weit in die Ferne strahlen. Lebensstil und Lebensäußerungen des Menschen treten in eigenen Formen auf, Naturlandschaft und Kulturlandschaft sind hier eng verflochten.

Es gibt Landschaften auf der Erde, die noch ganz Natur sind. Daneben liegen andere, die durch die Agrarkultur eine verschieden starke Veränderung oder durch Industrieregionen und Städte eine völlige Wandlung erfahren haben. Wo sich im Landschaftsbild Natur und Kultur die Waage halten, finden sich oft einzelne Elemente, die trotz ihrer Kleinheit dem Raum den eigentlichen Stempel aufdrücken — etwa Flüsse und Seen oder Burgen und Klöster oder Straßen, die bisweilen das ganze Schicksal einer Landschaft und auch ihr Bild bestimmen können. Welche Raumelemente nun entscheidend waren und wodurch und in welcher Weise sich eine Landschaft im Laufe der Zeit gewandelt hat, das zu untersuchen und darzustellen ist Aufgabe der historischen Geographie.

Wie kaum ein anderer ist der Bergsteiger mit Fels und Erde verbunden. Gerade die Frage des „Raumschicksals“ könnte seine besondere Aufmerksamkeit finden. Ihr soll hier am Beispiel des Landes um das Wetterstein- und Mieminger Gebirge nachgegangen werden.

Die beiden Gebirge sind ein Teil der Nördlichen Kalkalpen. In geographischer, besonders in historisch-geographischer Hinsicht ist für sie eine Dreiteilung zutreffend: Die *Allgäuer und Lechtaler Alpen* bilden Musterbeispiele fast geschlossener Kettengebirge; sie sperren die obersten Teile von Iller- und Lechtal ab. In den *Salzburger Alpen* sind die für die ganzen Kalkalpen kennzeichnenden Steilabstürze recht großartig; sie flankieren aber nicht mehr Gebirgsketten, sondern ziehen sich wandartig als gewaltige Felsmauern rings um einzeln stehende Gebirgsstöcke oder hochgelegene Gebirgsplateaus. Zwischen ihnen liegen zahlreiche Täler und Becken, die vielfältig miteinander verbunden sind, so daß hier vom Alpenvorland bis zu den Zentralalpen hin recht gute Verbindungen bestehen. Die *nordtirolisch-bayerischen Alpen*, zu denen als westlicher Teil das Wetterstein- und das Mieminger Gebirge gehören, nehmen eine Mittelstellung ein. Die Kalkketten ziehen sich lang dahin, von ferne scheinen sie wie geschlossen, im einzelnen findet sich aber eine ganze Reihe von Durchgängen und Übergängen, von zahlreichen hochgelegenen Scharten bis zu wenigen, aber günstigen tiefergelegenen Pässen.

Von da aus ist die Beziehung unserer beiden Gebirge nach Süden zu verstehen. Die nordtirolisch-bayerischen Kalkalpen brechen bekanntlich steil und unvermittelt in dieser Richtung ab. Von den Gipfeln des Mieminger Gebirges bietet sich dem Auge im breiten Inntal und den dahinter allmählich aufsteigenden Zentralalpen eine andere, neue Landschaft dar. Nach Norden hingegen ist das Gaistal, zwischen dem Mieminger- und dem Wettersteingebirge gelegen, weniger trennend als verbindend. Die von ihm über den Südkamm des Wettersteingebirges führenden Übergänge² und die engen almwirtschaftlichen Beziehungen zeigen, daß es — von seiner Entstehung ganz abgesehen — in erster Linie im Partnachtal und Höllental seine Seitenstücke hat. Das findet seinen Niederschlag auch im Sprachgebrauch, wenn vom Wettersteingebirge und der Mieminger Kette die Rede ist. — Die Flüsse der südlich davon liegenden Zentralalpen treten weder im Norden noch im Süden unmittelbar aus den Alpen, sie münden vielmehr in große Längstälzüge, hier in das Inntal, dort in den Vintschgau und ins Pustertal. Nur bei Berücksichtigung der gesonderten Verhältnisse dieses Teiles der Ostalpen wird ihre eigene geschichtliche Entwicklung verständlich — und damit auch die unserer beiden Gebirge. Das Inntal ist der nördliche Rahmen der Zentralalpen und steht mit ihnen in unmittelbarer Verbindung. Die Nördlichen Kalkalpen sind es nur mittelbar über das Inntal; sie bilden eine eigene geographische Einheit. Das „Land im Gebirge“, wie Tirol seit alters genannt wird, ist hauptsächlich das Land jenseits der Kalkalpenmauer.

Wie sich die Mieminger Kette in den drei Hauptketten des Wettersteingebirges wiederholt, so findet auch das noch weiter nach Norden schauende Auge keinen stärkeren Wandel

oder ein Ende — bis hin zum Alpenrand. Dieser wird von einer dunklen, durchwegs bewaldeten, aus Flyschgesteinen aufgebauten Mittelgebirgszone gesäumt, die sich mit deutlichem Gebirgsfuß über das Vorland erhebt. Hier erst beginnt eine grundlegend andere Landschaft.

Der Streifen der Kalkalpen läßt auf lange Strecken eine Zweiteilung in die südlicheren Kalkhochalpen, zu denen unsere beiden Gebirge rechnen, und die nördlicheren Kalkvoralpen zu. Sie hat ihre guten Gründe. Es ist nicht allein die verschiedene Höhe — die Kalkvoralpen erreichen 2000 m nur in wenigen Gipfeln, bei den Kalkhochalpen ragen die meisten darüber auf. Es ist auch nicht nur das verschiedene Hauptgestein — in den Kalkvoralpen herrscht hier der Hauptdolomit, in den Kalkhochalpen der Wettersteinkalk. Es ist in erster Linie die verschiedene Gebirgsnatur, welche die Zweiteilung bedingt. Der Mittelgebirgscharakter, der die Zone der vorgelagerten Flyschberge allein kennzeichnet, prägt auch noch das Aussehen der Kalkvoralpen. Natürlich gibt es — in unserem Falle in den Ammergauer und in den Walchensee-Bergen — viele Gipfel, Grate, Wände und Wandfluchten mit „alpinen“ Zügen, im Gesamtbild überwiegen aber die Mittelgebirgsformen. Sie finden sich in genügender Verbreitung sogar noch in den Kalkhochalpen; hier spielen sie jedoch gegenüber der großartigen Hochgebirgslandschaft nur eine untergeordnete Rolle. Sie bilden lediglich deren Unterbau, den Rahmen oder Hintergrund. Es gibt Hochgebirge, denen solche sanftere Mittelgebirgsformen abgehen. Sie sind dann ohne Zweifel gewaltiger als die Alpen, erhabener oder wilder. Jedoch, diese Hochgebirge pflegen zugleich ernster, einsamer — und meist auch: einförmiger zu sein.

Die Vielgestaltigkeit, welche für die Alpen im ganzen gilt, gibt auch dem Wetterstein- und Mieminger Gebirge ihr persönliches Gepräge. Zwar gehören sie den Kalkhochalpen an — steil und kahl ragen die drei Kämme des Wettersteingebirges und die lange Kette des Mieminger Gebirges aus der Umgebung auf, und kein pflanzliches Leben scheint auf ihren Felsen möglich. Aber schon die nächste Umgebung ist von ganz anderer Art. Sanfte, bewaldete Höhen und Hochflächen von reinem Mittelgebirgscharakter reichen unmittelbar an sie heran: „Auf den Törlen“ im Nordwesten und daneben, etwas tiefer und ebenso dicht bewaldet, das *Eibseebecken*. Östlich schließt sich daran das *Werdenfelser Waldgebiet* an (mit Stuiben-, Eben-, Wetterstein-, Wamberg- und Kranzbergwald). Im Südosten folgt der *Scharnitzwald*, im Mittelalter einer der großen, bekannten wie berühmten Reichswälder, und im Süden bilden das *Gais- und das Leutaschtal* sowie das *Mieminger Plateau* anmutige, bewaldete oder besiedelte Säume, aus denen sich das Kalkhochgebirge in stärkstem landschaftlichen Gegensatz erhebt³.

Zwar erreicht kein einziger Gipfel die 3000-m-Grenze — in den ganzen übrigen Nördlichen Kalkalpen wird sie nur von der Parseierspitze (3038 m) überschritten, und auch an Umfang können sich das Wetterstein- und das Mieminger Gebirge mit keiner der zentralalpiner Gebirgsgruppen messen. Dazu fehlen der Glanz der Firnfelder und der Schmuck der Gletscher. Was sich aber in den Zentralalpen nicht überall findet, ist die Schroffheit, mit der sich die Kalkhochalpen aus voller Höhe herabstürzen, entweder unmittelbar zum Vorland oder zu tief eingeschnittenen Tälern und zu Becken, die fast senkrecht darunter zu liegen scheinen — ein Eindruck von Höhe, der an Wirkung kaum hinter den Drei- und Viertausendern der Zentralalpen zurückbleibt. Dazu kommen eine Lichtfülle und ein Farbenspiel, welche die scharfen Grate und starren Wände in oft überwältigender Form beleben, wenn sie in blendendem Weiß oder glühendem Rot erstrahlen oder in Grün und Blau schimmern oder nur noch ihre Silhouetten in Grau und Schwarz zu ahnen sind. Das findet sich erst wieder in den Südtiroler Dolomiten. Hier wie dort liegt die Ursache in dem großen Gegensatz zwischen den steil aufragenden, hellen Kalkmauern und dem dunklen, sanften Waldmittelgebirge zu ihren Füßen⁴.

Mit diesem Mittelgebirgssockel und -rahmen allein ist es noch nicht getan. Zu ihm stehen wiederum in großem Kontrast die Täler, vor allem die Talweitungen und die Becken: Im Westen bei *Ehrwald—Lermoos*, im Norden bei *Garmisch-Partenkirchen*, im Nord-

osten bei *Krün—Wallgau*, im Osten bei *Mittenwald* und *Scharnitz*, im Südosten bei *Seefeld* und im Südwesten bei *Nassereith*. Wie sieben Perlen legen sie sich um das Wetterstein- und Mieminger Gebirge, unlösbar mit ihnen verbunden und dadurch von auffallendem landschaftlichem Reiz. Was sonst auf dutzend oder hundert Kilometer auseinander liegt, findet sich hier auf engstem Raum, von einem Punkt aus überschaubar, an einem Tage zu durchwandern: Der landschaftliche Dreiklang von Flachland, Mittelgebirge und Hochgebirge.

Auch die Täler im Gebiet des Wetterstein- und des Mieminger Gebirges zeigen ein Wesensmerkmal der alpinen Raumgestaltung: Den Wechsel in der Längs- und Quer- richtung. Der Zugang von Norden erfolgt durch das verhältnismäßig breite Quertal der Loisach, im Süden bildet den Abschluß das große Längstal des Inns, eine der wichtigsten inneralpinen Verkehrsachsen. Die Verbindung zu ihm erfolgt wieder durch Quertäler, die in meist engen Durchbrüchen die Gebirgsketten queren: Im Westen das *Loisachtal* zwischen Ehrwald und Griesen sowie das *Brieglbachtal* zwischen dem Fernpaß und Nasse- reith; im Osten das *Mittenwalder Isartal* sowie das *Seefelder Drabnbachtal*; in der Mitte greift das *Rein- und Oberreintal* weit nach Süden.

Mit diesen quer zur Gebirgsrichtung verlaufenden Tälern wechseln Talabschnitte in der Längsrichtung, also West—Ost (oder Westsüdwest—Ostnordost). Dazu gehören das breite *Inntal* im Süden; nördlich davon das *Gaistal*, welches das Mieminger vom Wetter- steingebirge trennt⁴²; wieder ein Stück weiter nördlich ist das *Reintal* vom Platt bis zum Schachen ein Längstal; dann das *Bodenlahnetal* westlich der Partnach und das *Ferchen- bachtal* östlich von ihr; und schließlich das *Loisachtal* zwischen Griesen und Garmisch und sein genaues Gegenstück, das *Kankerbachtal* zwischen Klais und Partenkirchen.

Indem die Längstäler sich an das Gebirgstreichen halten, die Quertäler aber auf kür- zestem Wege, also meist senkrecht dazu, den Durchbruch durch eine Bergkette zu erlangen suchen, kommt es zu einer eigenartigen „Talvergitterung“, die sich in vielen Gebirgen findet, für die Alpen jedoch kennzeichnend ist. Talabschnitte in der Gebirgsrichtung wech- seln mit solchen quer dazu. Die einzelnen Täler bestehen daher aus sehr verschiedenen Stücken — verschieden nach Richtung, Form wie auch nach der Entstehung. Damit hängt zusammen, daß viele Täler heute nicht mehr nur von *einem* Fluß durchflossen, sondern von zweien nach verschiedenen Richtungen hin oder in der gleichen Richtung abschnitts- weise von mehreren benutzt werden. Die dazwischen liegenden, meist flachen Tal- (Wasser-)scheiden stellten für die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung überhaupt kein Hindernis dar. Die Grenzen bildeten sich daher nicht auf diesen manchmal kaum erkenn- baren Wasserscheiden, sondern dort, wo das Tal an einer steilen Stufe zu einer tieferen Sohle absinkt oder wo es sich so verengt, daß nur noch der Fuß Platz findet — oft mußte auch er sich durch eine Schlucht oder Klamme hindurchzwängen.

Diese geographischen Verhältnisse finden ihren Niederschlag auch in der Namensgebung. Denn dem Menschen ist — mehr als am Wasser, das sich zur Not herbeileiten läßt — am Tal gelegen. Dieses erst bietet ihm Lebensraum und Nahrungsgrundlage. Ihm gibt er darum zuerst einen festen Namen. Das Reintal ist keineswegs das Tal der gesamten Partnach; so heißt allein der Talabschnitt der Partnach oberhalb der sperrenden Partnachklamm bis zum Ende des Talbodens beim Reintal- anger. Die Leutascher Ach fließt in zwei „Tälern“, im Gaistal und in der Leutasch. Das breite Tal zwischen Nassereith und Imst ist das Gurgltal, obwohl es vom Brieglbach benutzt wird. Das Zwi- schentoren-Tal (Leremoos — Heiterwang) wird von zwei Flüssen durchlaufen: Nach Westen vom Grundbach und nach Osten von der Luß.

Eine Folge dieser Talverflechtung sind auch die genannten Talweitungen und vor allem die Becken. Sie liegen nicht so sehr dort, wo ein kleineres Tal in ein größeres mündet, sondern meist dort, wo sich Längs- und Quertalabschnitte kreuzen. So ist das Becken von Garmisch-Partenkirchen an der Schnittstelle des Loisach-Quertales (Farchant—Eschenlohe) mit dem Loisach- und Kankerbach-Längstal entstanden. Die Becken von Wallgau/Krün, Mittenwald, Scharnitz und Seefeld liegen an entsprechenden Kreuzungsstellen entlang der

alten Querverbindung von Telfs nach Kochl, die während des Eiszeitalters immer wieder von einer Abzweigung des Inntalgletschers benutzt wurde. Dasselbe gilt für die Querverbindung auf der anderen Seite des Wetterstein- und Mieminger Gebirges, von Imst nach Norden, wo vor dem Durchbruch durch die Heiterwand- und Mieminger Kette die Talweitung von Nassereith entstand oder an der Schnittstelle vom Zwischentoren und Gaistal (Längsrichtung) mit dem Loisachtal (Querrichtung) das Becken von Ehrwald—Lermoos.

Das sind also die geographischen Grundlagen: Vier hoch aufragende Gebirgsketten, die nördlichen drei noch miteinander verbunden. Alle gratartig ausgebildet, mit steilen, zum Teil wandartigen Flanken. Der für die Almwirtschaft so wichtige Alpenrasengürtel (hier 1900 bis 2100 m) tritt daher zurück oder fehlt überhaupt, weil sich die Gipfel und Grate vielfach unmittelbar aus dem Gebirgswald (bis etwa 1300 m) oder dem Voralpenwald (nebst Krummholzgürtel bis 1900/2000 m) erheben. Der ganze Gebirgsblock ist durch die wiederholte Tätigkeit der eiszeitlichen Gletscher umgeformt worden; das hatte hier aber eine ununterbrochene Zuschärfung der Grate zur Folge. Die eiszeitlichen Kare, sonst Strätten regen Almbetriebs, sind meist zu kurz, zu schmal, zu tief eingekerbt sowie durch Steilstufen versperrt, die oft selbst das Kleinvieh nicht überwinden kann; in der Mehrzahl liegen sie zudem über der Vegetationsgrenze, unwirtlich, leblos, wie tot im Schatten der umgebenden Wände.

Umsäumt wird der Gebirgsblock, wie auch jede einzelne seiner vier Hauptketten, von einer breiten mittelgebirgsartigen Zone mit reichem, dichtem Waldbestand, hauptsächlich aus Fichten.

Darin eingebettet sind Täler und Talzüge, vielfach miteinander verflochten, sowie Talweitungen und Talbecken an ihren Kreuzungsstellen. Fast alle sind gerodet und Kulturland.

Zwei Tiefenlinien übertreffen die anderen an Gunst der Lage wie durch ihre Form: Die vom Inntal westlich um das Mieminger Gebirge zum Becken von Lermoos—Ehrwald und nach Nordwesten zum Lechtal sowie jene vom Inntal östlich um das Wettersteingebirge nach Norden zum Loisachtal bei Garmisch-Partenkirchen. Bis auf den nordwestlichen Abschnitt, das Loisach-Engtal von Ehrwald bis unterhalb Griesen — ist der ganze Gebirgsblock von ihnen aus ringsum erreichbar. In sein Inneres zu gelangen, bereitet allerdings durch Talverschlüsse und Talstufen einige Schwierigkeiten.

Diese geographischen Gegebenheiten bestimmen auch heute noch die geschichtliche Stellung und Entwicklung des Wetterstein- und des Mieminger Gebirges innerhalb der Alpen. Wie Berg und Gebirge bis in die Zeit der modernen Aufklärung hinein nur als Orte und Landstriche des Schreckens galten, so mied man tunlichst auch die Alpen schlechthin. Von Osten kommende Völkerbewegungen stauten sich an ihnen und wichen nach beiden Seiten hin aus. Erst jeweils einige Zeit danach begann das Eindringen von Norden und Süden her in den Gebirgskörper, selbstverständlich nur in die lohnenden Täler und Höhenlagen. Aber auch dann noch verharrten die Alpen abseits des Weltgeschehens im Dunkel der Geschichte. Erst mit dem Aufkommen von Handel und Verkehr wurde das allmählich anders, — anfangs war es nur das Salz, später kamen dann Erze hinzu, die aus den Alpen oder durch sie verfrachtet wurden. Sichere Nachrichten liegen erst aus der Römerzeit vor. Mit Ausdehnung des Imperium Romanum bis an die Donau mußte natürlich auch das Innere der Ostalpen gesichert und entsprechend erschlossen werden.

Das Wichtigste waren dabei die Verkehrs- und Verbindungswege. Für sie bildeten die von Westen nach Osten streichenden Gebirgszüge ziemliche Hindernisse. In der ganzen westlichen Hälfte der zentralen Ostalpen kamen auf 300 Kilometer Entfernung, vom Rätikon bis an das Ostende der Hohen Tauern, als Übergänge nur der Reschen (1508 m) und der Brenner (1371 m) in Frage. Das waren die großen Tore vom Etschtal (durch den Vintschgau oder durchs Passeier- und Eisacktal) zum Inntal. Durch sie wurde die rö-

mische Provinz Raetien, die sich zeitweise vom südlichen Alpenfuß bis zur Donau im Norden erstreckte, zusammengehalten, und durch sie wurden noch die benachbarten Teile der östlich vom Ziller und Inn liegenden Provinz Noricum versorgt. Nördlich des Innlängstales bereitete die auf lange Strecken fast geschlossene Mauer der Kalkalpen schier unüberwindliche Schwierigkeiten: Vom Rhein bis zum Quertal des Inns kamen wiederum nur zwei Übergänge in Frage: Der von Imst über den Fernpaß (1209 m) und der von Zirl über den Seefelder Sattel (1185 m). Beide liegen nicht weit auseinander, es trennt sie nur der Gebirgsblock des Wetterstein- und des Mieminger Gebirges. Beim Fernpaß ging der Weg nicht in nördlicher Richtung im engen und schwierig begehbaren Loisachtal weiter, sondern bog nach Westen ab und führte durch das Zwischentoren-Tal nach Reutte und Füssen. Das war die kürzeste und günstigste Verbindung nach Augsburg (Augusta Vindelicum), der Metropole der Provinz Raetien, und von hier aus war auch Kempten (Cambodonom), der Hauptort auf dem Wege nach Bregenz (Brigantium), leicht zu erreichen. Der Weg über den Seefelder Sattel und Mittenwald führte ebenfalls nicht geradewegs weiter. Wesentlich bequemer als über den Kesselberg nach Kochl war der Übergang bei Klais (953 m) ins Kankerbachtal und zum Becken von Garmisch-Partenkirchen. Von da aus konnte über Murnau und Weilheim entweder wieder Augsburg erreicht werden oder über Gauting der Anschluß an die Straße nach Salzburg (Juvavum), Passau (Castra Batava) oder Regensburg (Castra Regina) gewonnen werden (Abb. 1).

Es ist notwendig, den Blick so weit zurückgehen zu lassen, wenn man die Wesensmerkmale des Gebietes um das Wetterstein- und das Mieminger Gebirge erfassen will. Schon damals lag es zwischen zwei der wichtigsten transalpinen Verkehrswege — und noch heute ist es nicht anders. Die beiden Gebirge haben Lage und Richtung der Straßen bestimmt, und umgekehrt hat, wie wir sehen werden, das Schicksal dieses Alpentales fast allein nur an ihnen gehangen. Von außen führen insgesamt acht in das Gebiet hinein, vier größere (im Loisachtal nach Garmisch-Partenkirchen, vom Inntal über Zirl nach Seefeld, vom Inntal durch das Imster Gurgltal nach Nassereith und vom Lechtal durch Zwischentoren nach Lermoos) und vier kleinere (über den Kesselberg und Wallgau—Krünn nach Mittenwald, von Telfs im Inntal in die Leutasch, von Telfs und Mötz im Inntal nach Nassereith und von Garmisch über Griesen nach Ehrwald—Lermoos). Wie könnte ein Alpenteil besser erreichbar und aufgeschlossen sein? Das Land rings um das Wetterstein- und das Mieminger Gebirge ist also ein Straßen- und Paßland sowie ein Durchgangsland ersten Ranges. Als solches ist es zu einem der stärksten Bindeglieder zwischen Tirol, dem „Land im Gebirge“, und dem Gebirgsvorland geworden. Das hat sich in seiner ganzen Geschichte und bis in seine entlegendsten bewohnten Winkel geltend gemacht (Abb. 2).

Höchst bemerkenswert ist dabei, wie sich das Schwergewicht der beiden Hauptstraßenzüge im Lauf der Geschichte verschoben hat. Nach Gründung von Augsburg (Augusta Vindelicum) wurde von den gewiß schon seit alters vorhandenen Alpenübergängen alsbald die entsprechend günstigste Verbindung gewählt und als Straße ausgebaut. So entstand die Via Claudia (15 v. Chr. durch Drusus d. Ä. angelegt und von seinem Sohn Claudius 46 n. Chr. fertiggestellt) von Verona über den Reschen und den Fernpaß nach Augsburg. Der Saumpfad über den Brenner wurde erst nach dem Markomannenkrieg (166—180) hauptsächlich zur Versorgung des nun wichtig gewordenen Regensburg zur Straße ausgebaut. Durch sie wurde auch die Verbindung von Verona nach Augsburg (um gut 50 Kilometer) kürzer und daher dieser Straßenzug (über Wilten/Veldidena, Zirl/Teriolis, Scharnitz/Scarbica, Partenkirchen/Parthanum, Murnau und Weilheim) bevorzugt.

Da sich im ganzen Mittelalter der Verkehr von Ort zu Ort abwickelte und die planmäßige Anlage von Fernstraßen so gut wie unbekannt war, wurden die alten Römerstraßen weiter benutzt und standen unter dem besonderen Schutz der Landesherren. Das Schwergewicht lag noch auf der Brennerstraße. Das ist aber nicht so selbstverständlich. Man darf sich nämlich auf keinen Fall von den heutigen Verhältnissen (überragende

Stellung Münchens, bequemer Inntalweg, nur *ein* Paß bei der Brennerstraße) leiten lassen. Denn auf der Nordseite der Alpen war der wichtigste Ausgangsort des transalpinen Verkehrs auch noch im ganzen Mittelalter Augsburg. Von hier aus oder vom benachbarten Gunzenlê im Lechfeld brachen die meisten Heeres- und Pilgerzüge nach Rom und Italien auf, und auch der Fernhandel hatte nördlich der Alpen seinen Ausgangs- und Endpunkt in Augsburg. Schon der längeren Entfernung wegen schied darum der Weg inntalaufwärts aus. Da die Talböden außerdem infolge der Aue-Urwälder, Sümpfe und Moore schwer passierbar waren und von Überschwemmungen immer wieder heimgesucht wurden, war auch der bequemere Weg ohne Zweifel der über Mittenwald und über dem Seefelder Sattel. Nicht nur bei der Reschenstraße mußte also ein zweiter Paß (der Fernpaß, 1209 m) überwunden werden, sondern auch beim Brenner (der Seefelder Sattel, 1185 m). Dazu kommt beim Brenner aber noch folgendes: In der Eisackschlucht zwischen Klausen und Bozen gab es lange Zeit nur einen Fußsteig. Man mußte von Sterzing den Weg über den Jaufenpaß (2094 m) ins Passeiertal oder von Klausen den Höhenweg über den Ritten nehmen. Das wurde erst mit der Erbauung (1314) des durch die Eisackschlucht führenden Kuntersweges anders⁶. Bis dahin entfielen also auf die Brennerstraße drei Pässe — gegenüber zweien bei der über den Reschen. Hatte man diesen überschritten, lagen im breiten, schönen und sonnigen Vintschgau die Gefahren und Mühen der Berge hinter einem. Bei der Brennerstraße war das erst bei Bozen, rund 90 Kilometer abwärts des Brenners, mit Eintritt in das Etschtal der Fall. Die um knapp 140 Meter geringere Höhe des Brenners hat sich auf keinen Fall zu dessen Gunsten ausgewirkt. Denn dieses verhältnismäßig kleinen Höhenunterschiedes wird man sich — in Ermangelung von Geräten zur Höhenmessung — überhaupt nicht bewußt gewesen sein. Natürlich ist der zahlenmäßige Entschied, welche der beiden Straßen stärker benutzt wurde und die größere Bedeutung hatte, für das Mittelalter schwer zu erbringen. Regelmäßige und zuverlässigere statistische Erhebungen beginnen erst in der Neuzeit, vor allem seit dem 18. Jahrhundert.

Die im Mittelalter so große Rolle der Fernpaß—Reschen-Straße für den transalpinen Verkehr von Mitteleuropa nach Venetien beruhte aber nicht nur auf diesen verkehrsgeographischen und straßentechnischen Gegebenheiten, es spielten auch historisch-politische Gründe mit. Der staufische Einfluß- und Herrschaftsbereich in Süddeutschland lag in Franken, im Elsaß und in Schwaben. Von letzterem reicht ein schmaler Gebirgsstreifen mit staufischen Reichsburgern und Dienstmannensitzen weit nach Südosten bis zur Burg Eppan gegenüber der Eisackmündung in die Etsch. Dies ist nichts anderes als der Streifen zu beiden Seiten der Fernpaß—Reschen-Straße, den zu sichern und fest in ihrer Hand zu behalten ein Hauptanliegen der staufischen Reichspolitik war. Nach dem Zerfall der Stauherzogtümer blieb dieser Straßenstreifen (und noch seine Fortsetzung nach Norden über Augsburg hinaus wie nach Süden bis vor Trient) politisch ziemlich gut erhalten. Nur zwei Herrschaften teilten sich in ihn: Im Norden das Bistum Augsburg und im Süden die Grafschaft Tirol. Die Brennerstraße und ihre Fortsetzung (über Seefeld, Mittenwald und Partenkirchen) führte jedoch durch zwei weitere Landesherrschaften: das wittelsbachisch gewordene Herzogtum Bayern und die freisingisch gewordene Grafschaft Werdenfels. Angesichts der mittelalterlichen Verhältnisse im Straßen-, Zoll- und Handelswesen hatte dann die Reschen—Fernpaß-Straße ihre großen Vorteile.

Das änderte sich beim Ausgang des Mittelalters. Nachdem Tirol an Habsburg—Österreich gefallen war (1363) und sich die „innerösterreichischen Länder“ gebildet hatten (1412), gewann zwischen dem Erzbistum Salzburg im Norden und der Republik Venedig im Süden die Pustertal—Drautal-Linie immer mehr an Bedeutung. Diese reicht nach Westen aber nur bis zur Brennerlinie. Die Länder am Südostrand der Alpen, die sich allmählich zu entwickeln begannen, waren in ihren Beziehungen zu Mittel- und Westeuropa also auf den Brenner angewiesen. Dem Reschen stand aber kein neues Einzugsgebiet zur Verfügung. Was westlich lag (Veltlin, Engadin, Klostertal), war von ihm weg, zu den Bündner Pässen und zum Rhein hin, orientiert. Das wurde noch durch ein politisches

Geschchnis begünstigt: Als Erzherzog Sigismund 1487 seinen Krieg gegen Venedig damit einleitete, daß er auf der Bozener Messe 130 italienische Kaufleute gefangensetzte, mieden diese — zumindest eine Zeitlang — Bozen und benutzten die „Strada d'Alemagna“. Diese führte im Piave- und Ampezzotal über den Ampezzosattel (1529 m) und durch das Pustertal zur Brennerstraße bei Brixen. Für Friaul und das östliche Venetien war dieser Straßenzug ohnehin der nähere. Dazu kam, daß an ihm eine Reihe freisingischer Orte lag (wie Innichen im Pustertal) und man jenseits des Brenners und Seefelder Sattels mit Erreichen der Grafschaft Werdenfels wieder auf freisingischem Boden war. Aus dem Krieg mit Venedig hat Mittenwald, der erste außerhalb Tirols liegende Markt, Gewinn gezogen: Die venezianischen Kaufleute errichteten hier eine Niederlage — die erste und einzige auf deutschem Boden. Mit dem kurz zuvor (1480) erfolgten Ausbau des Kuntersweges (zwischen Bozen und Klausen) zu einer Fahrstraße hat dann der Straßenzug über den Brenner und Seefelder Sattel endgültig den Vorrang gegenüber der Reschen—Fernpaß—Straße gewonnen.

Das blieb so bis in die Gegenwart. Es wurde noch dadurch begünstigt, daß damals, also in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts, auch die Flußschiffahrt stärker in das Transportwesen einbezogen wurde. Auf Inn und Donau gingen die Frachten bis nach Ungarn hinunter. Der Inn aber war über den Brenner natürlich schneller und leichter zu erreichen; außerdem setzte die durchgehende Schifffahrt auf dem Inn erst bei Hall ein⁹. Aber noch um die Mitte des 18. Jahrhunderts wurde über den Reschen gut die Hälfte der Waren geführt wie über den Brenner. Mehr Schaden als die Innschiffahrt dem Seefelder Sattel hat eine andere, auch von Osten nach Westen laufende Verkehrslinie dem Fernpaß zugefügt; das war der 1780 in Angriff genommene Bau einer Fahrstraße über den Arlberg. Was damals noch über den Reschen kam, aber zum Oberrhein wollte — von den Bodenseeländern ganz zu schweigen —, wählte nun diesen Weg. Es war der erste jener großen Verkehrsbauten neuerer Zeit, die den Fernpaß veröden ließen.

Das Eisenbahnzeitalter hat daran nichts geändert. Im Gegenteil. Das gleiche Schicksal wurde auf der anderen Seite des Wetterstein- und des Mieminger Gebirges noch dem Seefelder Sattel zuteil. Denn für die Eisenbahn galten andere Erfordernisse als für den mittelalterlichen Fuhrwerks- und Saumbetrieb. Diesem machten Steigungen wenig aus, wohl aber enge oder sumpfige Talstrecken; man nahm dafür lieber einen neuen Paß in Kauf. Der Eisenbahn jedoch bereiten gerade Steigungen und Paßübergänge oft große Hindernisse, sie hält sich mehr an die Täler, besonders an die ebenen Haupttäler. Schon darum kam nur der Inntal—Brenner—Weg in Frage. Der Bau der Nordtiroler Bahn über Kufstein nach Innsbruck (1858) und die Weiterführung über den Brenner (1867) haben den Schwerpunkt des Alpen transitverkehrs östlich des Gotthards hierher verlegt. Die beiden alten Straßen über den Fernpaß und den Seefelder Sattel hatten danach ihre ehemalige Bedeutung ganz verloren. Auch durch den späteren Ausbau des Eisenbahnnetzes hat sich das nicht mehr gewandelt. Die Eisenbahn München—Mittenwald—Innsbruck (1912) diente mehr dem Verkehr zwischen diesen beiden Städten, und die von Garmisch-Partenkirchen nach Reutte (1913) hatte überhaupt nur lokalen Charakter.

Auch unser Zeitalter des Kraftfahrzeugverkehrs hat darin keine grundlegende Änderung herbeigeführt. An sich hätten wieder die beiden alten Straßen nach Tirol und Italien bevorzugt werden können. Der Hauptverkehr wird aber in der kommenden Zeit vor allem an die Autobahnen gebunden bleiben. Bei deren Planung und Bau gelten aber wieder die gleichen Erfordernisse wie beim Entscheid der Eisenbahn für den Inntal—Brenner—Weg. Immerhin werden auch nach Fertigstellung der geplanten Autobahn über den Brenner die zwei alten Straßen beiderseits des Wetterstein- und des Mieminger Gebirges auch in Zukunft stärker benutzt werden, nicht nur vom Fremdenverkehr dieses Gebietes, sondern auch vom Alpen transitverkehr — nach dem Brenner hin, nicht minder aber auch zum Reschen. Denn der Brenner wird die Millionen von Autos, die sich alljährlich hinüber und herüber bewegen, auf die Dauer allein nicht bewältigen können. — Das Verhältnis zwi-

sehen den beiden Pässen unseres Gebietes ist auch im Autoverkehr etwa gleich geblieben. Was die Straße über den Seefelder Sattel durch den Zustrom von Augsburg über Murnau und Ettal mehr erhält, geht ihr wieder durch die Abzweigungen von Garmisch über Griesen und Ehrwald—Lermoos zum Fernpaß hin verloren.

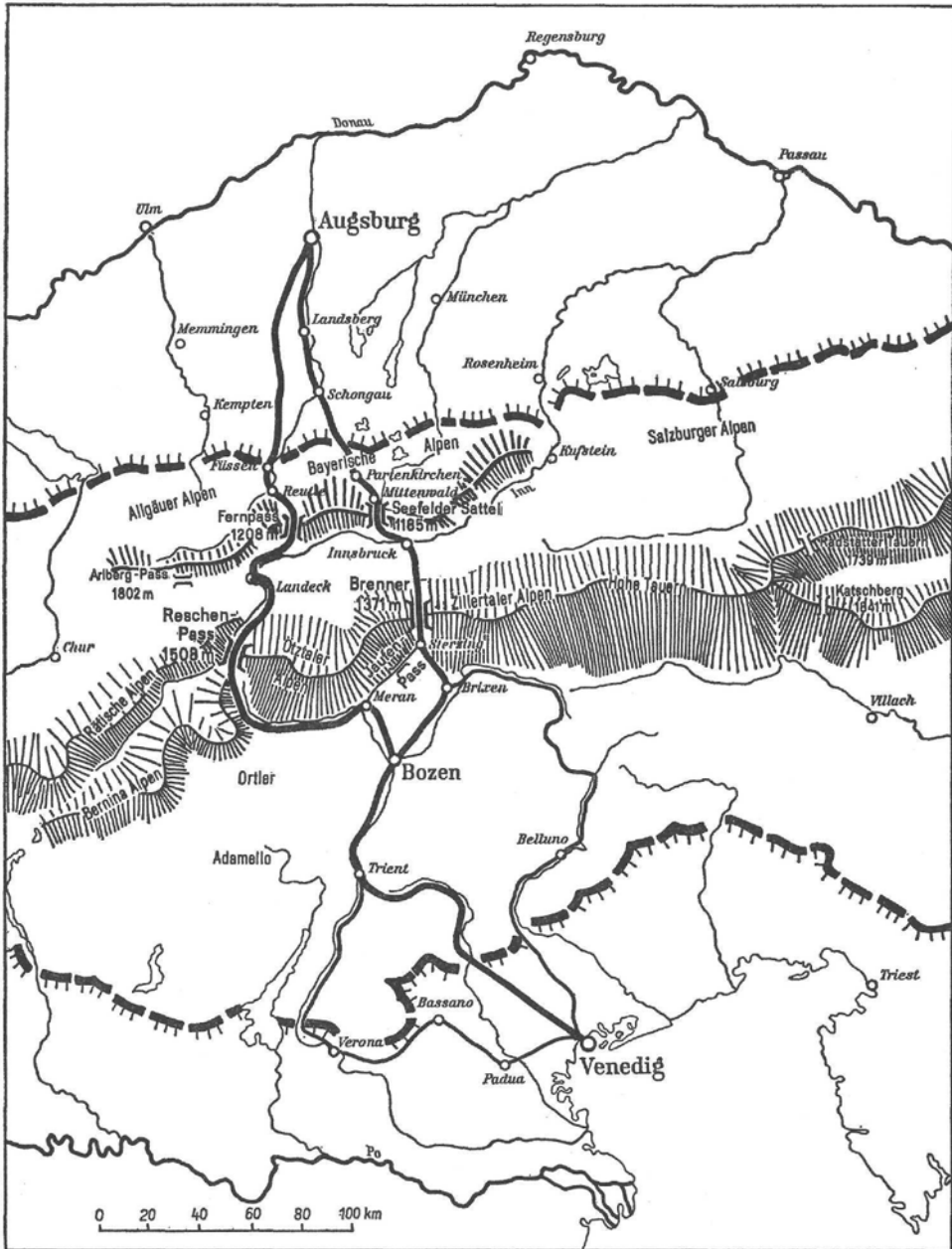
Dies zur gegenseitigen Stellung der beiden Straßen. Ihre Bedeutung für Bayern und Tirol sowie für das Wetterstein- und das Mieminger Gebirge kann nicht genügend unterstrichen werden. Schließlich handelt es sich um die ältesten und wichtigsten Transitwege der Ostalpen. Nun aber zurück zur Geschichte unseres Landes selbst.

Nach der Römerzeit liegt sie im Dunkel, und noch im 11. und 12., ja bis ins 13. Jahrhundert hinein spielte das Land kaum eine Rolle. Der Verkehr auf beiden Straßen hatte kaum eine Wirkung auf das umliegende Land und seine Bewohner. Er diente politischen und religiösen Zwecken, vor allem der Verbindung Deutschlands mit Italien und Rom. Auch darum wurde das Land an den beiden hierfür so wichtigen transalpinen Straßen mit Vorzug der Kirche gegeben. Außerdem standen die geistlichen Fürsten zu Kaisern und Königen, denen die sichere Verbindung über die Alpen oft eine Lebensfrage war, in einem besseren Verhältnis, meist sogar in stärkerer Abhängigkeit als die häufig widerspenstigen Herzöge und Grafen. So erklärt sich der zahlreiche Besitz von Augsburg, Freising, Brixen und Trient entlang der beiden Alpenstraßen. Damals beneidete sie darum niemand. Denn einen ständigen, regen Handelsverkehr gab es noch nicht. Was verfrachtet wurde, waren höchstens (Wein-) Transporte aus den zahlreichen in Südtirol, Friaul und Venetien liegenden Gütern bairischer und schwäbischer Herren und Klöster. Das brachte kaum Geld, geschweige denn Reichtum ins Land. Im Gegenteil, die Straßen dienten in erster Linie den Romfahrten der deutschen Kaiser und Könige, Pilgern und Heereszügen. Die durchziehenden Heere mußten vielfach nur von den Orten an den Straßen ernährt werden, und oft genug wurden deren Bewohner von Plünderungen und anderen Gewalttaten betroffen. Man drängte sich daher nicht an die Straßen, und die Orte an ihnen vergrößerten sich nicht sonderlich.

Die dünne Besiedlung dieser Zeit geht auch aus der Pfarreinteilung hervor. Die ganze westliche Hälfte des Landes um das Wetterstein- und das Mieminger Gebirge gehörte nur einer einzigen Pfarre an, nämlich der von Garmisch (772, Germares-Kauve), zu der noch 1140 die jetzigen Pfarreien Oberau, Farchant, Garmisch, Grainau, Partenkirchen, Wallgau, Mittenwald, Leutasch und Scharnitz gehörten. Für die Armut dieser Gebirgsgegend spricht besonders der Ablaß, zu dem Papst Nikolaus IV. (1288) genötigt war, um damit für die einzige Kirche dieses Gebietes das Notwendigste an Gerätschaften, Lichtern und Büchern beschaffen zu können. Nicht viel besser stand es an der Fernpaßstraße auf der anderen Seite des Gebirges. Außer Nassereith, das eine eigene Pfarrei besaß, gehörte alles übrige bis zur Bistumsgrenze von Brixen (im Zwischentoren) zum Pfarrbezirk Imst. Lermoos, Ehrwald, Biberwier waren noch völlig belanglose, kleine Orte.

Das wandelte sich grundlegend, als mit den Kreuzzügen der Orient wieder entdeckt wurde und damit der mittelmeeerische Orienthandel einsetzte, der in den folgenden dreihundert Jahren zu einer überragenden Stellung im wirtschaftlichen und auch politischen Leben Europas gelangte. Im Süden war der Ausgangspunkt Venedig, die unbestrittene Herrin des Mittelmeeres, nördlich der Alpen war Augsburg der Hauptumschlags- und Hauptsammelplatz. Von hier gingen die Handelswege weiter nach Osten, Norden und Westen. Die Verbindung zwischen Augsburg und Venedig wurde zur wichtigsten Verkehrsachse Europas. Sie mußte allerdings die dazwischen liegenden Alpen queren. Das erfolgte auf den beiden altbekannten Straßen, die damals auch ihre Namen erhalten haben: Die „Obere Straße“ von Augsburg lechtaufwärts nach Füssen — hier stieß zu ihr die von Ulm, Memmingen und Kempten kommende Straße —, hinter Reutte trat sie durch die Ehrenberger Klause in unser Gebiet ein und führte über den Fernpaß und den Reschen nach Bozen, Trient und Venedig. Die „Untere Straße“ wechselte bei Schongau vom Lechtal ins Ammertal, kam über Oberammergau und Ettal herein und führte durch

die Scharnitzer Klause über den Seefeldler Sattel und den Brenner ebenso nach Bozen, Trient und Venedig. Jene querte den Inn talaufwärts bei Landeck, diese talabwärts bei Innsbruck; hiernach wurden die Bezeichnungen getroffen⁷.



Die Obere und die Untere Straße zwischen Venedig und Augsburg.

Das „Land im Gebirge“, bis dahin von dem allgemeinen politischen Geschehen kaum betroffen oder berührt, trat damit in die Geschichte, und zwar sogleich in die Weltgeschichte ein. Der immer lebhafter werdende Handelsverkehr entfachte eine Breitenwirkung ohnegleichen. Durch den Warentransport kam man zu Geld, die Waren selbst wurden nun nicht mehr nur transportiert, sondern auch gekauft und verkauft, die Lebenshaltung stieg, Wohlstand und Reichtum breiteten sich aus, mit dem immer kräftiger pulsierenden Leben kamen neue Menschen ins Land, die alten Orte wurden größer, neue entstanden — kurzum, das ganze Land im Gebirge kam zu einer ungeahnten Blüte. Kein Wunder, daß sich — wie meist bei Gut und Geld, bei Wohlstand und Reichtum — aller Augen auf Augsburg und Venedig richteten und auf das dazwischen liegende Tirol, das nun eine solch wichtige Schlüsselstellung einnahm. Als im Jahre 1335 die alte tirolische Grafenfamilie im Mannesstamme erlosch, bewarben sich die mächtigsten Dynastien Deutschlands, die Luxemburger, die Wittelsbacher und Habsburger, um das Erbe. Da sie gleichzeitig um die deutsche Kaiserkrone wetteiferten und die Größe und Gruppierung ihres Landbesitzes in der Verfolgung dieser Politik den Ausschlag geben mußten, stand Tirol damals im Vordergrund des politischen Geschehens der allgemeinen deutschen Geschichte.

Darin ist auch unser Land um das Wetterstein- und das Mieminger Gebirge eingeschlossen. Als Paßland zwischen Bayern und Tirol und als ausgesprochenes Durchgangsland ist es mit beiden aufs engste verbunden. Seine Geschichte wird erst im Rahmen dieser beiden Länder verständlich, denen es schließlich zufiel.

Sein Schicksal ist im einzelnen anders, kleinräumiger — im ganzen aber dem der anderen Alpenpaßstaaten ähnlich: *Savoyen* (am Mt. Cenis und Kleinen St. Bernhard), *Wallis* (am Großen St. Bernhard), *Uri* (am St. Gotthard), *Graubünden* (an den fünf Bündener Pässen). Bei ihnen allen verlief die Geschichte in derselben Richtung: Mit wachsender Bedeutung der Pässe durch den Handelsverkehr zuerst Vorrücken auf den Hauptpaß und dessen Besitznahme; dann Übergreifen auf die andere Paßseite, schließlich Erwerb der Nebenpässe sowie Sicherung der gesamten Zugangswege und möglichst noch der Alpentore. Die Geschichte Tirols ist dafür ein Musterbeispiel.

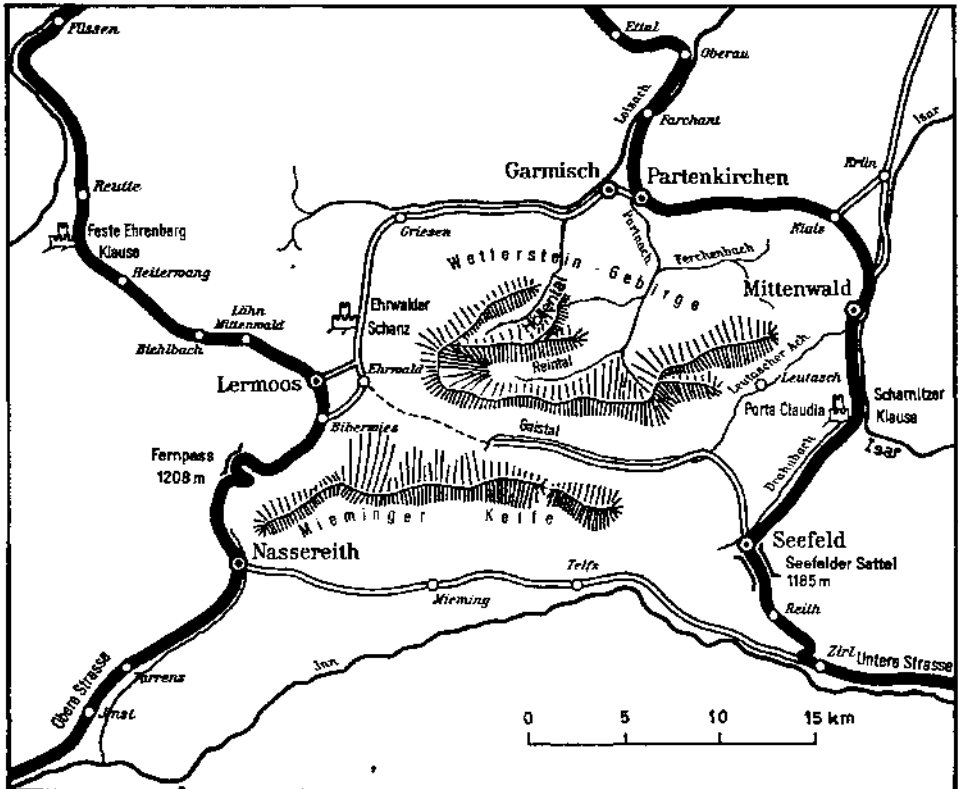
Neben manchem anderen hatten die Grafen von Tirol die Gunst der Lage auf ihrer Seite. Denn bei Meran, wo sich ihre Stammburg erhob, kamen die beiden wichtigsten Straßen zusammen: Die über den Reschen und die über den Brenner, dessen Jaufenpaßweg damals gegenüber dem Eisackweg bevorzugt wurde. Von ihren Besitzungen im Vintschgau stießen sie zum Reschen vor. Erst von hier aus sind die Grafen von Tirol so erstarkt, daß es ihnen gelang, das bis dahin mächtigste Geschlecht Südtirols, die Grafen von Eppan, zu überflügeln und auszuschalten. Deren Herrschaftsgebiet, weiter ertschlabwärts bei Bozen gelegen, wo die Ruinen ihrer beiden Hauptburgen Hocheppan und Greifenstein von ihnen zeugen, war den nun entscheidend gewordenen geographischen Punkten, dem Reschen und dem Brenner (mit seinem Nebenweg über den Jaufen) schon zu fern. Tirol ist als Paßstaat des Reschen entstanden. Den Brenner erreichten die Grafen von Tirol erst später, und noch eine Weile dauerte es, bis (unter dem hervorragenden Grafen Meinhard II., 1258—1295) der Schritt in das nördliche Vorfeld, zum Inntal, getan und Innsbruck in ihrem Besitz war. Danach wurden der Reschen und der Brennerübergang nach allen Seiten hin gesichert. Im Süden erst das Pustertal — damit hatte man die wichtige südliche Alpenlängsverbindung in der Hand —, dann folgte der Vorstoß zu den Alpentoren Trient und Verona. Im Norden wurde der Besitz im Inntal aufwärts bis Finstermünz und zum Arlberg ausgedehnt und abwärts bis Kufstein. Als dann dieser dermaßen vergrößerte und erstarkte Paßstaat Tirol daranging, die nördlichen Zugangswege zum Inntal in Besitz zu nehmen, also die beiden wichtigsten Straßenzüge durch die Nördlichen Kalkalpen über den Fernpaß und über den Seefelder Sattel, kam es zur Auseinandersetzung mit den Landesherrn am Alpenrand und im Alpenvorland.

Hier hatte während der Zeit der sächsischen und fränkischen Kaiser alles zum Herzogtum Baiern gehört, das sich übrigens bis unterhalb Bozens erstreckte, also eine ausgespro-

chene Nord-Süd-Ausdehnung besaß. In der Folgezeit haben auch noch die zwei bedeutendsten Herrschergeschlechter Süddeutschlands ihre gesamte Politik in den Dienst dieser Nordsüdachse gestellt, die Hohenstaufen und die Andechser. Allein die Gebiete der letzteren erstreckten sich in großer Breite vom Ammersee über die Kalkalpen ins Inntal — Innsbruck ist eine Andechser Gründung — und weiter (mit Besitzungen auch im Pustertal) über Brixen bis nach Venetien, Krain, Istrien und Dalmatien hinein. Beide Geschlechter starben aber fast zur gleichen Zeit aus, und zwar um die Mitte des 13. Jahrhunderts — eben als der transalpine Handel sich zu entfalten begann. Die Bedeutung der Pässe und Paßstraßen war inzwischen so offensichtlich geworden, daß sich nun alle, auch die kleineren Grundherren, stärker als je zuvor nach ihnen hin auszudehnen trachteten. So saßen im Gebiet nördlich des Wettersteingebirges, am Alpentor der Brennerstraße, neben den mächtigen Welfen, später neben den Staufern und Andechsern: das Domkapitel von Augsburg und das von Freising, die Edlen von Weilheim, die Herren von Seefeld und die Grafen von Eschenlohe. In diesem Rennen gewann allmählich durch kluge Erb- und Kaufpolitik das Freisingische Domkapitel die Oberhand. Es erwarb zu seinen Besitzungen 1249 noch das Gericht (die ehemalige Grafschaft) Garmisch und 1294 den verbliebenen Besitz der Grafen von Eschenlohe. Das Ganze faßte man als die Freisingische Grafschaft Werdenfels zusammen, die eine reichsunmittelbare Stellung erhielt und zu der später (1308) das Gebiet von Oberau bis Seefeld einschließlich der Leutasch gehörte. Dem zählen Ringen am Alpenrand konnte Tirol aber nicht müßig gegenüberstehen. Von den Grafen von Eschenlohe, in deren Besitz beide Straßenübergänge, der Seefelder Sattel wie der Fernpaß, waren und deren Herrschaft zeitweise bis über den Inn gereicht hatte, erwarb es durch Kauf (1280) die Grafschaft Hörtenberg, nachdem 1266 auch schon die Herrschaft Imst in seine Hand gekommen war. Tirol hatte damit seinen Fuß aus den Zentralalpen und dem Inntal in die Nördlichen Kalkalpen gesetzt, und zwar an der damals entscheidenden Stelle, dem Fernpaß. — Als die neuen Herzöge von Bayern, die Wittelsbacher, sich im Inneren allmählich gefestigt hatten, so daß sie die alte bayerische Politik nach Süden hätten aufnehmen können, waren auch am Alpenrand und in den Nördlichen Kalkalpen die beiden vom Reschen und vom Brenner kommenden Hauptstraßen in festen Händen: Die Obere Straße im Besitz des Bistums Augsburg und Tirols und die Untere Straße an der entscheidenden Stelle, vom Alpenrand bis zum Seefelder Sattel, im Besitz des Bistums Freising — als reichsunmittelbare Grafschaft Werdenfels.

Der große Paßstaat Tirol, hinter dem nach seiner Übergabe durch die Gräfin Margarete (Maultasch) an Habsburg (1363) sozusagen eine Weltmacht stand, hat auch nach Aufrichtung des kleinen Paßlandes Werdenfels daran festgehalten, seinen vom Reschen und Brenner ausgehenden Herrschaftsbereich gegen die Alpentore hin vorzuverlegen. Das ist ihm — wie fast überall — so auch hier Schritt für Schritt gelungen. 1500 verliert Werdenfels die Leutasch, 1654 das Seefelder Gebiet bis zur Scharnitzklause, und fast wäre auch das Reintal an Tirol gekommen. Erst 1766 wurde die heutige Grenze festgelegt. — Wenn Tirol an dieser so entscheidenden Stelle, wo ihm nur ein kleines Paßstaatgebilde gegenüberstand, nicht bis an den nördlichen Alpenrand gedrungen ist wie an der Fernpaßstraße, so lag das natürlich auch daran, daß hinter der Grafschaft Werdenfels mit dem Bistum Freising eine ganz ansehnliche geistliche Herrschaft stand. Später, als auch Bayern allmählich wuchs und erstarkte, schien es sowohl ihm wie auch Österreich tunlich, die alte Grafschaft Werdenfels als Pufferstaat bestehen zu lassen. Immerhin: Wenn es Tirol nicht gelungen ist, auch an dieser zweiten so entscheidenden Stelle den Alpenrand zu erreichen, so hat es hier, ebenso wie an der gesamten Grenze gegen Bayern hin, die Wasserscheiden vom Inn zu Lech, Loisach und Isar überschritten. Darüber hinaus vermochte es sogar, größere Quell- und Oberlaufgebiete dieser Flüsse in die Hand zu bekommen, und zwar bis zu den für eine Sicherung günstigsten Stellen. Diese wurden entsprechend befestigt. Das oberste Lechtal, das verkehrsmäßig eine Sackgasse bildet, war nicht so wichtig. Wohl aber der Übergang der Oberen Straße vom Lechtal durch das Zwischentoren-Tal

zum Ehrwald—Lermooser Becken; hier wurde bei der Ehrenberger Klause die starke Feste Ehrenberg errichtet. Zum Schutz des Ehrwald—Lermooser Beckens gegen einen Einfall von Norden her wurde im Loisachtal die Ehrwalder Schanz gebaut. An der Unteren Straße wurde die Grenze bis zur engsten Stelle des Scharnitzwaldes vorgetrieben und hier die Scharnitzklause durch die Porta Claudia gesichert.



Die Straßenzüge um das Wetterstein- und Mieminger Gebirge.

Dieser in seinen Grundzügen um 1300 geschaffene politische Zustand hat bis in die napoleonische Zeit mit ihrer zum Teil grundlegenden Veränderung des Staatenbildes Europas angehalten. Die Grafschaft Werdenfels fiel 1803 im Zuge der allgemeinen Säkularisation mit den übrigen Gebieten des Hochstiftes Freising an Bayern. Damit war dieser reichsunmittelbare Pfalzstaat, der durch ein halbes Jahrtausend die Untere Straße überwacht und gesichert hatte, erloschen. Das gleiche Schicksal erlitt das Hochstift Augsburg mit seinen Besitzungen entlang der Oberen Straße bis zum Alpenrand bei Füssen. Bayern und Tirol waren an den beiden wichtigsten Nahtstellen unmittelbare Anrainer geworden.

Hier noch ein Wort zur Rolle Bayerns. Sein Schicksal im Alpenraum war letztlich durch den Akt der Margarete Maultasch entschieden. Das war deswegen ein schwerer Schlag, weil kein anderes Land so zahlreiche und vielfältige Bande zu Tirol besaß und besitzt wie gerade Bayern und weil von keinem anderen Lande so viele alte, vielleicht gar schon bis in die Bajuwaren-Langobarden-Zeit zurückreichende Verbindungen durch das „Land im Gebirge“ zum Etschland hin und bis nach Venetien und Friaul bestanden und noch bestehen. Nach 1363 war Bayern und mit ihm eine

überaus große Zahl von geistlichen und weltlichen Grundherren, die in Tirol und Italien Besitzungen hatten, davon abgeschnitten. Nur so, nicht vom nationalen Standpunkt aus, der bis ins letzte Jahrhundert keine sonderliche politische Rolle spielte, wird die Politik Bayerns verständlich, wenn sie sich (wie im Spanischen Erbfolgekrieg oder in der napoleonischen Zeit) mit der Frankreichs verband. Es braucht für spätere Zeiten nicht einmal mehr angenommen zu werden, daß Bayern seine alte Nordsüdachse (von Lech, Loisach, Isar, Inn und Salzach zur Etsch) zurückgewinnen wollte. Es genügt, die Defensivabsicht zugrunde zu legen. Bei der Eindämmung des Ausdehnungsdranges des Habsburger Alpengroßstaates mußte Bayern Unterstützung suchen, wenn es nicht noch mehr Gebiete verlieren wollte. Dabei konnte es sich nur an eine Macht anlehnen, die im Konzert der europäischen Großmächte gegenüber Habsburg eine bestimmende Rolle spielte, die auch selbst am Alpenraum beteiligt war und die schließlich den eigenen Interessen nicht im Wege stand. Diese Großmacht war allein Frankreich, dessen Kampf von vornherein gegen die seit Maximilian I. erstrebte habsburgische Weltherrschaft gerichtet war. Die Alpen und ihr Umland spielten dabei von Anfang an eine wichtige Rolle. Bayerns Stellung zu Österreich war nie eine solche gegen Tirol, sie war immer nur gegen die weitreichenden politischen Pläne Habsburgs gerichtet. So allein, also politisch und geographisch, ist die Verbindung Bayerns mit Frankreich zu verstehen. Sie hat, als Frankreich unter Napoleon die erste europäische Weltmacht wurde, auch zu einem vorübergehenden Erfolg geführt: Tirol fiel, allerdings nur für kurze Zeit (1805—1814), wieder an Bayern. Es war ein Scheinerfolg. Das Rad der Geschichte, das durch fast 450 Jahre hindurch in habsburgisch-österreichischen Bahnen gelaufen war, ließ sich nicht mehr so leicht in eine bayerisch-tirolische Richtung lenken. Zudem hatten — trotz aller stammlichen und politischen Gemeinsamkeiten — in dieser langen Zeit hien und drüben viele eigene Entwicklungen eingesetzt, die das öffentliche und auch schon das persönliche Leben immer stärker beeinflussten. Dieser politische Akt kam viel zu spät. Das „Raumschicksal“, von dem einleitend die Rede war, begann sich auch hier zu erfüllen. Es ist im Kern letztlich der alte Dualismus, der zwischen den Menschen und Staaten des Gebirges und denen des Gebirgsvorlandes immer wieder auftritt⁹.

Gewiß kann das Erd- und Landschaftsbild durch den Menschen des 20. Jahrhunderts mit seinen gewaltigen technischen Möglichkeiten in einem ganz anderen Ausmaße verändert werden als je zuvor. Um so erstaunlicher ist es, daß demgegenüber die Struktur vieler hochkultivierter Landschaften im Grunde die gleiche geblieben ist wie vor Jahrhunderten. Dazu gehört auch das Land um das Wetterstein- und das Mieminger Gebirge. Natürlich hat es, vor allem durch den Fremdenverkehr der letzten Jahrzehnte, sein Gesicht verändert. In der Hauptsache handelt es sich jedoch um Vergrößerungen und Erweiterungen, Umbauten und Ausbauten schon bestehender Siedlungen. Dadurch sind Garmisch und Partenkirchen zusammengewachsen, Mittenwald beginnt die ganze Talweitung zu füllen, bei Seefeld und Nassereith ist es ähnlich, und Lermoos, Ehrwald und Biberwier umsäumen immer mehr das zwischen ihnen liegende moorerfüllte Becken. Dasselbe gilt natürlich auch für die anderen kleineren Orte. Neue, vor allem größere sind aber nicht entstanden, und die Beziehungen der alten zueinander sind die gleichen geblieben; die Siedlungsstruktur hat sich also nicht entscheidend verändert. Auch das Verhältnis zwischen Grasland, Waldland und Ödland ist fast noch das alte. Selbstverständlich könnte man dies hier und dort noch bis in die Zeit der bajuwarischen Landnahme zurückverfolgen. Schließlich sind in diesem Gebirgsland mit ausgesprochenem Paß-, Straßen- und Durchgangscharakter die wenigen für den Menschen in Frage kommenden Plätze von Natur aus beinahe zwingend vorgezeichnet. Das gilt jedoch nur für einzelne Hauptorte. Im allgemeinen war das frühmittelalterliche Landschaftsbild auch hier noch weitgehend durch Urwald gekennzeichnet.

Westlich des Wettersteingebirges lag der Scharnitzwald, einer der vier großen Reichswälder in Bayern; er begann gleich hinter Partenkirchen und erstreckte sich bis hinab zum Inntal gegen Zirl. Reith, Seefeld und Mittenwald sind erst in ihn hinein gerodet worden. Der Name des letzteren (1080 „in media silva“) steht nicht allein: Auf der anderen Seite des Wettersteingebirges erfüllte ein ähnlicher Urwald die Talfurche des Zwischentoren; hier lag wieder ein „Mittenwald“, das heutige Lähn, auf der Talwasserscheide, wo die alte Bistumsgrenze zwischen Ausburg und Brixen verlief.

Erst als die mittelalterlichen Waldrodungen zu einem gewissen Abschluß gekommen waren, schälte sich jenes Landschaftsgefüge heraus, das in seinen Grundzügen noch heute gültig ist. In dieser Zeit setzte der spätmittelalterliche Handelsverkehr zwischen Augsburg und Venedig ein. Er hat den Ländern, durch welche die Hauptstraßen führten, besonders den an ihnen liegenden Orten, einen ungeahnten Aufschwung gebracht und seinen Niederschlag natürlich auch in der Landschaft gefunden. Wenn wir diese richtig erfassen und ihre Geschichte verstehen wollen, muß der Blick noch einmal kurz in die damalige Zeit und besonders auf ihr Handelsverkehrswesen gerichtet werden.

Was den Güterverkehr von dem heutigen grundlegend unterschied, war das Fehlen eines eigenen Speditionsgewerbes (im heutigen Sinne). Der Fuhrverkehr wurde anfangs fast ausschließlich von den Bauern durchgeführt. Da die weit überwiegende Mehrzahl der Bevölkerung damals aber Bauern waren, nahm praktisch fast jeder daran teil, auch wenn aus der anfänglichen Rodpflicht sehr bald ein Rodrecht wurde, das auf bestimmten, bevorzugten Höfen ruhte. Das Rodwesen entwickelte sich schnell zu einer ausgezeichnet arbeitenden, weitgespannten Organisation — und zwar auf einer recht eigenartigen genossenschaftlichen Grundlage zwischen Kaufleuten, bäuerlichen und selbständigen Fuhrleuten, Gemeinden und Landesherren. Es hat bis weit in das Zeitalter des Absolutismus und Merkantilismus hinein seine Aufgabe — im ganzen gesehen — glänzend erfüllt.



Ins Glaitt nimbt man die Kaufleut an
Durch ein Fürstliche Ampts Perso.
Wer nun solch Glaitt verachtet gantz
Derselb besteh darob sein schantz.

Wo der Handelsverkehr so zunahm, daß die Bauern allein ihn nicht mehr bewältigen konnten, bildeten sich genossenschaftliche Verbände, die das übernahmen oder Wagen und Pferde ausliehen. — Es entstanden dann, vor allem auf Drängen der Augsburger Kaufleute, denen ein schneller und reibungsloser Warentransport besonders am Herzen lag, die „Rodordnungen“ — mit Festlegung der gegenseitigen Rechte und Pflichten und Bestimmungen über die Gebühren für Fuhrlohn, Lagerung, Laden, Wiegen, Straßen- und Brückenbenutzung usw.

Da die Bauern mit ihren Fuhrwerken nicht längere Zeit von Haus und Hof wegbleiben konnten, erfolgte der Transport immer nur abschnittsweise, von Rodstätte zu Rodstätte. Hier wurde die Ware abgeladen und danach die Heimfahrt, möglichst mit einer Rückfracht, angetreten. Die Rodstätten lagen etwa 10 bis 15 Kilometer voneinander entfernt. Die Aufteilung des Transportweges in solche kleine Strecken hatte viele Vorteile: Der Handelsverkehr erlebte damals noch viele Stockungen und Unterbrechungen oder danach folgende Ballungen — durch in Venedig unregelmäßig einlaufende Seetransporte, durch das Wetter, Straßen- und Brückenzerstörungen und vieles andere mehr. Dem Rodtransportwesen machte das nicht viel aus, die Fuhrleute gingen ohnehin ihrer bäuerlichen oder sonst einer Tätigkeit nach, und wenn Waren eintrafen, brauchte man nur die Fuhrleute, die an der Reihe waren, aufzurufen¹⁰. Die Kaufleute hatten keinen kostspieligen Wagen- und Zugtierpark zu unterhalten, der große Teile des Jahres nicht ausgenutzt werden konnte, sie mußten nur die Waren zu „Ballen“ verpacken. Da diese von verschiedener Größe waren, wurden sie, um auf Saumtiere umladen zu können, zu Saumlasten von im allgemeinen 3 (seltener bis 4) Zentnern vereinigt. Auf die Wagen wurden 3 bis 13 solcher „Säume“ verladen — je nach Bespannung sowie Straßen- und Wagenbeschaffenheit. Mit der Aufteilung in kleine Weg-

strecken war auch die Frage der Instandhaltung der Straßen und Brücken geklärt: Das oblag den Gemeinden, in deren Bereich sie sich befanden. Ein weiterer Vorteil war der, daß keine allzu weiten Leerfahrten anfielen, wenn einmal keine Rückfracht vorlag. Mit der abschnittswisen Aufteilung erklärt sich auch der verschiedene Charakter der Straße: Hier war sie breit und gut, und man führte auf großen vierrädrigen Wagen, dort war sie schmal und schlecht, und es mußte auf zweirädrige Karren umgeladen werden. Einmal wird von dem gleichen Weg als von einer Fahrstraße, ein andermal als von einem Saumpfad gesprochen: In dem einen Rodabschnitt wurde die Ware gefahren, in dem anderen auf Saumtieren gefrachtet. Oft wurde, und zwar noch bis ins 18. Jahrhundert hinein, selbst auf einer Fahrstraße die Ware gefahren und gesäumt. Bei der Beurteilung der mittelalterlichen Alpenpässe darf man sich daher nicht allein von Berichten über Saumtransporte lenken lassen. Saumverkehr fand, wie gesagt, überall noch neben dem Fahrverkehr statt. Erst der staatliche Straßenbau des 18. und 19. Jahrhunderts („Chausseen“) hat dem Saumverkehr und mit ihm den vielen Nebenwegen und Nebenpässen das Ende bereitet.

Viele Bauern hielten sich Saum- und Zugtiere eigens für den Handelsverkehr und hatten daraus nicht unbedeutende Nebeneinnahmen. Häufig konnten sie sich auf diese Weise von ihren Verpflichtungen gegenüber den Grundherrschaften sogar freikaufen¹¹. Kurzum: Es lebte der größere, ja oft sogar der größte Teil der Straßenanwohner in irgendeiner Form von der Straße, unmittelbar durch den Fuhrbetrieb, wie die zahlreichen Roß- und Wagenknechte oder Ballenträger, die unter der Aufsicht von geschworenen „Auflegern“ standen; letztere waren für das Auf-, Ab- und Umladen verantwortlich sowie für die Sicherheit und Weiterfahrt der Ware. Sozusagen die Koordination von Rodstätte zu Rodstätte, also die kaufmännische Organisation des Transportablaufes, oblag den „Gutfertigern“, die durch ihre „Diener“ die Fracht begleiten ließen. Hinzu kam eine Reihe anderer Erwerbsmöglichkeiten. Da an größeren Orten die Waren ausgelegt und für kürzere Zeit feilgeboten werden mußten, sorgten hier Kleinkaufleute und Händler für den Weiterverkauf, vor allem in das Hinterland. Zur Rast und Nächtigung für Mensch und Tier blühte das Herbergswesen auf, das selbst wieder zahlreiche Menschen beschäftigte. Dann waren Leute für die Instandhaltung der Straßen, Wege und Brücken notwendig. Hierfür konnten die Gemeinden Abgaben erheben, ebenso für Ballenhaus, Waage und Markt. Daran verdienten auch noch die Grund- und Landesherrn — diese vor allem an den Zöllen, die ihnen kaum Ausgaben verursachten, wohl aber erkleckliche Einnahmen brachten. Die Grafen von Tirol z. B. zogen daraus ein Viertel ihrer Einnahmen.



Das Gut hat Gfah zu Wassr und Land
Auch der auß dem Glaitt reit zu handt.
Wer in der meß kein schaden leidt
Deß Handel steht wol jederzeit.

Ausschnitte aus „Allegorie des Handels“.
Holzschnitt von Jost Amman, 1585.

Wo es um Geld geht, entsteht bekanntlich leicht Streit. So etwa zwischen dem alten Straßenort Partenkirchen und Garmisch. Dies fühlte sich — vielleicht in der Erinnerung als ehemaliger Sitz des Gaugrafen — immer noch als das eigentliche Zentrum der Talschaft. Da es aber etwas abseits der Rodstraße lag, kam es zu ständigen Reibereien mit Partenkirchen. 1408 mußte der Bischof von Freising als Landesherr schlichtend eingreifen, er schloß die beiden Orte zu einem Transportverband zusammen und bestimmte, daß Garmisch fünf Zwölftel und Partenkirchen sieben Zwölftel

tel der zu befördernden Kaufmannsgüter erhielt. Für die Zwistigkeiten vor allem zwischen alten und jungen Rodgenossenschaften ist die Rodordnung von 1530 für Lermoos und Bichlbach bezeichnend, wonach diese nur nach Füssen und Vils führen durften, aber nicht über den Fernpaß. Das blieb Reutte und Heiterwang vorbehalten, obwohl Lermoos (und Bichlbach) am Fuße (bzw. in der Nähe) des Fernpasses, die beiden bevorrechtigten Orte aber gut 20 und 25 Kilometer entfernt liegen! Allerdings hatte Lermoos noch genug mit Vorspanndiensten bei der Befahrung des Fernpasses zu tun. Im Gerichtsbezirk „Außerfern“, wie (bezeichnenderweise) das zu Tirol gelangte Gebiet jenseits des Fernpasses genannt wurde, hatten nach einer Nachricht von 1530 allein auf dieser Strecke der Fernpaßstraße 300 Rodleute Arbeit gefunden.

Rod- und Niederlagsstätten waren in unserem Gebiet — an der Oberen Straße: Imst, Nassereith und Reutte, später noch Heiterwang, Bichlbach und Lermoos; an der Unteren Straße: Garmisch und Partenkirchen, Mittenwald, Seefeld und Zirl. Mittenwald war sogar Sitz von selbständigen Fuhrleuten, die nicht an den sonstigen Rodbetrieb gebunden waren.

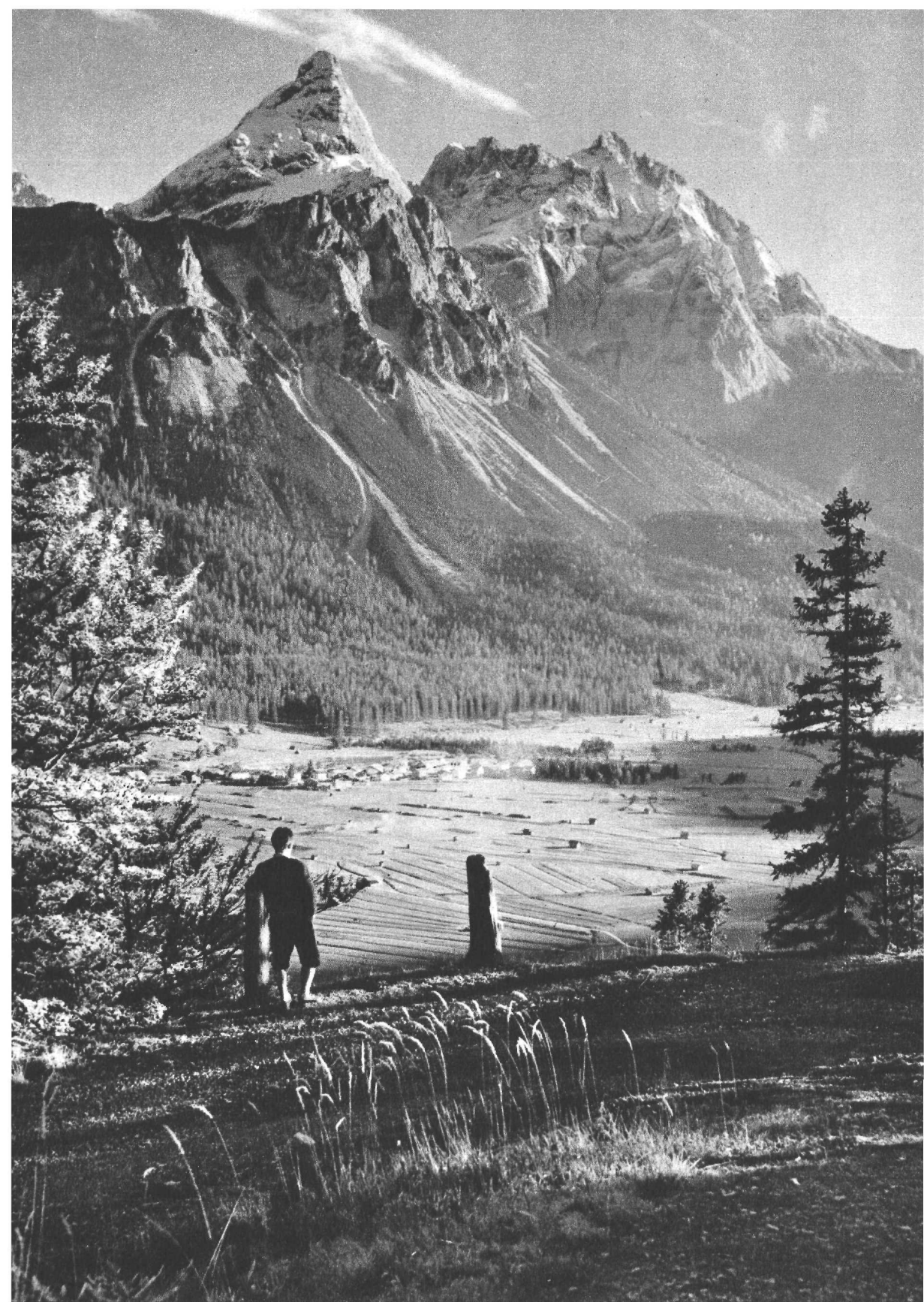
Die Warenmengen, die auf beiden Straßen verfrachtet wurden, sind für die damaligen Zeitverhältnisse ganz gewaltig. Genauere Schätzungen liegen allerdings erst für die Mitte des 18. Jahrhunderts vor, als die hohe Zeit des Rodverkehrs schon vorbei war: Über den Reschen rollten jährlich etwa 12.000, über den Brenner etwa 20.000—25.000 Fuhrwerke. Berücksichtigt man den Alpenwinter und die hohen Feiertage und daß nachts nicht gefahren wurde, so dürften die Fahrzeuge, wären sie gleichmäßig verteilt gewesen, alle 400 Meter oder in einem Zeitabstand von vier Minuten aufeinander gefolgt sein. Kein Wunder, daß schon auf jeder kleineren Rodstätte genügend Unterbringungsmöglichkeiten vorhanden sein mußten, von den Hauptrodstätten zu schweigen, wo große öffentliche Lager Räume („Ballenhäuser“) notwendig waren, um die durchkommenden Waren vorschriftsmäßig wiegen und lagern zu können. Dazu kamen ansehnliche Gasthöfe mit Roßweiden und Riesenstallungen für die Pferde. Der „Stern“ in Partenkirchen (Haus Nr. 57), noch lange nicht der größte Gasthof, besaß einen Stall, in dem zu gleicher Zeit 120 Pferde untergebracht werden konnten!

Damit mag es genug sein, um zu ermessen, was der venezianische Handel für das Land am Wetterstein- und am Mieminger Gebirge bedeutet hat. Die Lage an einer der wichtigsten Achsen des damaligen „Weltverkehrs“ hat vielfältige Wirkungen gehabt und Land und Leute tiefgreifend beeinflusst. Die engen Verbindungen zu den oberdeutschen Städten und über Tirol zu den oberitalienischen Städten haben die politische und kulturelle Aufgeschlossenheit gefördert, einen besonderen Geschmack in künstlerischen Dingen entwickeln lassen, aber auch schon früh zu einer großen Vorliebe für wirtschaftliche Verhältnisse und Geldfragen geführt.

Mit dem Charakter als Straßenorte hängt auch ihre Grundriß- und Größenentwicklung zusammen. Ganz abgesehen davon, daß es selbst in den Talweitungen an genügend großer landwirtschaftlicher Nutzfläche fehlte, um eine Stadt zu ernähren, hatte sich die Wirtschaftsstruktur höchst einseitig auf den Straßenverkehr ausgerichtet. Ein großer, anfangs sogar der größte Teil der Fuhrleute bewerkstelligte den Fuhrdienst von ihren Dörfern aus; darum konnte es zu keiner ausgesprochenen Stadtbildung kommen. An der Oberen Straße liegen zwischen Imst am Inn und Reutte am Lech als mittelgroße Orte: Nassereith, Lermoos, Bichlbach und Heiterwang. Größer und bedeutender sind die Orte an der Unteren Straße: Zirl am Inn stand im Schatten von Innsbruck; ebenso noch Seefeld. Mittenwald und Partenkirchen mit Garmisch aber sind Glanzpunkte dieser Straße¹². Mittenwald ist als Markt nicht der „zentrale Ort“ für die Grafschaft Werdenfels — dafür kam nur Garmisch oder Partenkirchen in Betracht. Seine besondere Stellung ist allein durch die Straße bedingt: Sie tritt hier nach Überschreiten des Seefelder Sattels und Passieren der Scharnitzklause in die erste Talweitung. Nach Norden (München) zweigt die über den Kesselberg führende alte (Pilger-) Straße ab; zugleich beginnt der ab hier flößbare Wasserweg der Isar.



Blick von Nordosten auf die Fernpaßfurche. Deutlich erkennbar ist der Trümmerstrom des Bergsturzes. Der höchste der Trümmerwälle trägt die Fernpaßhöhe. Rechts dahinter die Abbruchsnische. Im Vordergrund ragen die isolierten Tomahügel von Biberwier aus dem Talboden auf (Aufn. Risch-Lau) Tafel III



Talboden von Ehrwald mit Sonnspitze (Aufn. Wenzel Fischer)
Tafel IV

Diese Blüte des Landes mit der kaum glaublichen Entfaltung des Ferntransportwesens wurde noch durch die starke Entwicklung der Geldwirtschaft in der gleichen Zeit gefördert. Mit deren Sieg kam ein weiterer Erwerbs- und Industriezweig zu einem ähnlich großartigen Aufstieg, an dem das Land um das Wetterstein- und das Mieminger Gebirge wiederum unmittelbar und mittelbar seinen Anteil hatte — der Erzbergbau. Er befand sich im 15. und 16. Jahrhundert vor allem in Tirol in voller Entfaltung. Neben einheimischen Geschlechtern waren es vor allem Kaufleute — und bezeichnenderweise die an den beiden Straßen am meisten beteiligten Augsburger und Venediger Kaufleute, die ihn betrieben und daraus oft riesige Reichtümer zogen. Selbstverständlich wurde auch in unseren beiden Gebirgen danach gesucht.

Schon 1418 ist von einem Bergwerk im Höllental die Rede. Entsprechende Namen zeugen noch heute davon: Schmölz (vom Schmelzofen), Hammersbach (von der Hammerschmiede). 1432 wird eine Grube und 1477 ein Bergwerk („auf gutes Erz“) bei Klais erwähnt. 1487 verlautet, daß in Mittenwald an einem Bergwerk gearbeitet wurde. Ähnliche Nachrichten kommen auch vom Mieminger Gebirge^{12a}. Es sind dann vor allem in den letzten drei Jahrzehnten des 15. Jahrhunderts starke Ansätze zu Bergbauversuchen erfolgt. Das ist die Zeit, als die Bergbaubesitze im Inntal und den angrenzenden Tälern auf der Höhe ihrer Berühmtheit ob ihrer erstaunlichen Schätze an edlen Metallen standen.

Der Eifer muß sich aber in unserem Gebiet wohl bald gelegt haben, sicher weil die Erfolge hinter den Erwartungen zurückblieben. Im 16. Jahrhundert waren die Bergwerke nicht mehr in Betrieb. — Trotzdem nahm unser Land an dem Tiroler Bergsegen weiter teil. Denn Oberdeutschland war sein hauptsächlichliches Absatzgebiet, und umgekehrt bezog Tirol seine Industrieartikel außer aus Venedig in erster Linie von dort her. Das spielte sich wiederum auf den beiden Straßen ab.

Daß die Blüte des Landes um das Wetterstein- und das Mieminger Gebirge am venezianischen Handel hing, ist nicht etwa eine historische Überbewertung der höchst eigenartigen und bedeutsamen Periode, die vom Hochmittelalter in die Neuzeit führt. Den Beweis liefern schon die folgenden Jahrzehnte und Jahrhunderte, als sich die Entwicklung — man muß schon sagen — völlig umkehrte. Das wäre in diesem Ausmaße nicht möglich gewesen, wenn eben nicht das Schicksal des ganzen Landes im gesamten, in politischer, kultureller und vor allem in wirtschaftlicher Hinsicht, fast allein an seinen beiden Straßen gegangen hätte.

Eingeleitet wurde die neue Entwicklung durch die Entdeckung des direkten Seeweges nach Indien. Das war der Anfang vom Ende der Mittelmeerepoche in der Handelsgeschichte des alten Kontinents und war der Beginn der atlantischen Epoche. Um 1530 hatte Venedig noch den eindeutigen Vorrang für das ganze Gebiet des damaligen Deutschen Reiches (einschließlich der Niederlande). Seit Mitte des 16. Jahrhunderts setzt sich aber der atlantische Seeweg durch. Verschiedene andere, auch religionspolitische Ereignisse haben diese Umstellung und Schwerpunktsverlagerung des Welthandels und Weltverkehrs begünstigt und beschleunigt, so daß Venedig bald seine Rolle als Haupthandelsmacht verlor. 1602 und 1621 werden die Ost- und die Westindische Handelscompagnie gegründet, und Amsterdam und Antwerpen werden die reichsten Handelsstädte Europas. Entsprechend verringerte sich der venezianische Güterverkehr über den Brenner und den Reschen. Zu gleicher Zeit ging auch der Transport der Tiroler Erze immer mehr zurück, nicht nur infolge Erschöpfung der günstiger gelegenen und leichter abbaubaren Lagerstätten, sondern vor allem wegen der nun auftauchenden überseeischen Konkurrenz, die den immer stärker wachsenden Eisenbedarf leichter befriedigen konnte, zumal ihr der für die schweren Erztransporte billigere und bequemere Schiffahrtsweg auf den großen zur Nord- und Ostsee gerichteten Strömen zur Verfügung stand. Die ehemals weltberühmte Bozener Messe wurde durch die Leipziger Messe abgelöst, und auch Augsburg mußte seinen Rang an Städte abtreten, die am Meer oder an großen Flüssen lagen. Den Abschluß dieses Nie-

derganges bildeten Kriege: Der Dreißigjährige Krieg (1618—1648), der das Land ruinierte und Handel und Verkehr zeitweise gänzlich unterbrach, dann der Spanische Erbfolgekrieg (1701—1714), der Österreichische Erbfolgekrieg (1741—1748) und der Siebenjährige Krieg (1756—1763). Brenner und Reschen waren zeitweise wie verlassen.

Das wirkte sich besonders auf die Untere Straße (Seefeld—Mittenwald—Partenkirchen-Garmisch) aus, auf der zuletzt mehr als doppelt soviel Güter gefrachtet worden waren wie auf der Oberen Straße (über den Fernpaß). Letztere konnte die Zeit des Rückganges des transalpinen Verkehrs anfangs besser überstehen. Denn sie nahm bei Nassereith die von Hall (über Innsbruck, Zirl und Telfs) kommende große Salzstraße auf. Diese „Hallstraße“ führte über den „Fern“ nach Reutte, belieferte das Allgäu und endete an den Hauptstapelplätzen Bregenz und Lindau. Der Salztransport auf der Unteren Straße (über Seefeld und Mittenwald) spielte, zumindest als Ferntransport, keine große Rolle, weil das Salz außerhalb der Grafschaft Werdenfels in den bayerischen Gebieten als Regalgut nur von den wittelsbachischen Salinen (vornehmlich Reichenhall) bezogen werden durfte. Die Haller Salzgewinnung begann aber besonders zu steigen, als der Italienhandel allmählich zurückging, also in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts. Die von Hall nach Vorderösterreich und der Schweiz gehenden Salztransporte kamen den Fernpaßorten zugute, vor allem Lermoos, wo sich der große Salzstadel befand. Aber noch das auf der anderen Seite des vermoorten und versumpften Talbeckens liegende Ehrwald hatte mittelbar seinen Anteil daran. Es besaß das Recht des Anfertigens der Faßdauben, und ihre Herstellung sowie ihr Transport zu den einzelnen Salzstadeln brachten dem ganzen Dorf soviel Arbeit, daß es noch seine Nachbarn im Leutasch damit beschäftigen konnte¹². Die Leutascher beteiligten sich aber auch unmittelbar am Salztransport, und zwar ist dabei ihre private „Salzstraße“ bemerkenswert: Sie führte durchs Gaistal (!) nach Lermoos. Auch das zeigt, wie jeder sich unter allen Umständen am Handelsverkehr zu beteiligen versuchte. Die Glanzperiode des Salzhandels waren für Zwischentoren und Lermoos die Jahrzehnte des ausgehenden 17. und beginnenden 18. Jahrhunderts. Mit dem Zeitalter des Absolutismus und Merkantilismus ging aber das Rodwesen ohnehin seinem Ende entgegen, das wurde noch durch die langen und schweren Kriege beschleunigt, und schließlich haben der Verlust der vorderösterreichischen Lande sowie die Errichtung neuer geschlossener Zollgebiete den Haller Absatz erheblich eingeschränkt. Der Fernpaß verfiel, und schließlich machte ihm der 1780 begonnene Bau einer Fahrstraße über den Ariberg das Ende. Der Verkehr nach Vorarlberg und den Bodenseeländern gewann damit einen kürzeren, bequemeren Weg und führte zudem ausschließlich auf österreichischem Staatsgebiet. Damit begann auch am Fernpaß die Not einzuziehen.

Es fehlte nicht nur eine berufliche Ausweichmöglichkeit, nachdem der Fuhrverkehr mit allen seinen Nebenbeschäftigungen niedergegangen war, es fehlte vor allem der landwirtschaftlich nutzbare Raum, um die notwendigsten Lebensmittel für die verhältnismäßig große Bevölkerung zu erzeugen.

Die Mittenwalder wußten sich am besten umzustellen und aus der Not eine Tugend zu machen. Sie wurden Kleinkaufleute und Kleinhändler, und als Hausierer durchzogen sie ganz Deutschland und kamen bis Böhmen und Ungarn. Bei einer Volkszählung von 1744 ergab sich, daß jeder neunte Werdenfeler sein Brot „im Ausland“ verdiente. Das war, wenn man Frauen, Kinder und Greise berücksichtigt, die daheim bleiben mußten, jeder zweite bis dritte erwachsene Mann! — Bei der Suche nach neuen Erwerbsmöglichkeiten hatte Mathias Klotz (1653—1743) den Geigenbau in Mittenwald eingebürgert. Hier wird wieder die enge Verbindung mit Tirol und nach Italien einerseits und Bayern andererseits sichtbar. Klotz lernte den Geigenbau in Padua, vermutlich auch bei Amati in Cremona, sowie bei dem berühmtesten Geigenbauer Tirols, Jakob Stainer, in Absam bei Hall. Der Absatz der Mittenwalder Geigen ging aber nach Bayern, zunächst zu den musikliebenden Klöstern, vor allem des sogenannten Pfaffenwinkels (Huosigau).

In den Napoleonischen Kriegen verarmte das Land zusehends, auch die neuen politischen Verhältnisse danach haben nichts daran zu ändern vermocht. Die wenigen Nachrichten,

die damals „aus dem Gebirge“ kommen, sind zum Teil geradezu erschütternd. Der Getreidebedarf für die immer noch großen Orte mußte fast ganz eingeführt werden; dafür fehlte aber jedes Geld. Das war — am Rande bemerkt — auch mit der Grund, warum in dieser Zeit die alte, schmucke Volkstracht fast verlorenging. Die Jungen hatten kein Geld für die Anschaffung, und die Alten waren oft nicht einmal in der Lage, die Tracht zu ergänzen oder instand zu halten. Hier noch etwas zur Vergeßlichkeit der Menschheit: Von diesem Land an der Oberen und Unteren Straße, das noch vor kurzem jeder kannte und dessen Rodstätten und Marktplätze in aller Munde waren, wissen die in dieser Zeit erschienenen „Universal-Enzyklopädien“ und „Konversationslexika“ sehr wenig und das noch recht ungenau zu vermelden. Als schließlich 1858 die Bahnstrecke von München nach Innsbruck über Kufstein gelegt und 1867 über den Brenner geführt wurde, erloschen die letzten Reste des Alpen transitverkehrs auf der Oberen wie der Unteren Straße.

Auffallend, geradezu wie vorbestimmt durch ein unergründliches Schicksal, erscheint es, daß in dieser Zeit des Endes des Handelsverkehrs die Anfänge des Fremdenverkehrs liegen. Er hat dem Land, das anscheinend keine Zukunft mehr hatte, eine neue Blüte gebracht. Seine letzten Steigerungen erfolgen noch vor unseren Augen.

Kannte man zur Wiederherstellung der Gesundheit früher nur die Heilwirkung des Wassers und besuchte Badeorte, so entdeckte man jetzt die Heilwirkung der Luft, und es entstanden Luftkurorte. Hielt man sich bis dahin nur an die Täler und Pässe, so ging man nun auch an die Erforschung der Berge und Gipfel.

Ihre bergsteigerisch-geographische Erschließung beruht, wenn man von der Zugspitze absieht, auf Hermann von Barth, der die Nördlichen Kalkalpen von Berchtesgaden bis zum Allgäu durchstreifte und in einem hinreißenden Siegeslauf weniger Jahre (1871—1874) im Alleingang fast alle bedeutenderen Gipfel der Reihe nach nahm. Von ihm stammen auch die ersten genauen und zum Teil sehr ausführlichen Routenbeschreibungen und Tourenberichte vom Waxensteinkamm, Blassenkamm, von der Wettersteinwand und Mieminger Kette. Die Erschließung für einen größeren Kreis von Bergsteigern und Alpenfreunden war aber dann das Werk des Deutschen und Österreichischen Alpenvereins, vorweg der 1869 gegründeten Sektion München, die schon in den ersten Jahren beschloß, „die Durchforschung des Wettersteingebirges mit dem Zugspitzstocke und die Erleichterung der Besteigung seiner Gipfel“ zu ihrer besonderen Aufgabe zu erheben. Das ist bis heute so geblieben und in höchst verdienstvoller Weise gelöst worden, wie der Bau der Wege, Brücken und Hütten zeigt, durch die nun das Gebirge von allen Seiten her erreichbar und bestiegbar ist. Heute hat allerdings der Alpenverein mehr darüber zu wachen, daß eben dieses Gebirge, das hauptsächlich durch ihn erschlossen worden ist, seinen Naturcharakter nicht völlig durch den modernen Massentourismus einbüßt.

Höchst aufschlußreich für den Niedergang des Handelsverkehrs einerseits und die ersten Anfänge des Fremdenverkehrs andererseits sind die damaligen Fremdenlisten. In Garmisch z. B. kommen zwischen 1833—1835 (außer wenigen, lediglich übernachtenden Händlern, Fuhrleuten, Handwerksburschen und stellungsuchenden Knechten) nur vier Gäste vor: ein Arzt, ein Offizier, eine Tänzerin und ein Philosoph! Die Pioniere des Fremdenverkehrs waren — das sei zu ihrer Ehre berichtet — Studenten und Maler aus München. Sie tauchen vereinzelt 1843—1844 auf und kehren später als Erwachsene wieder. In den fünfziger und sechziger Jahren sind es dann Ärzte, Lehrer, Professoren und Beamte als Kunst- und Naturfreunde, die in den Fremdenbüchern als Zweck der Reise „zum Vergnügen“, „zum Plaisir“ oder „zur künstlerischen Vervollkommnung“ angeben.

Daß der Fremdenverkehr so früh und so stark im Becken von Garmisch-Partenkirchen Fuß gefaßt und sich von hier aus rings um das Wetterstein- und das Mieminger Gebirge ausgebreitet hat, dürfte ohne Zweifel an der Nähe der großen Residenz-, Kunst- und Universitätsstadt München liegen. Zwar waren von da aus viele andere Alpenorte schneller und bequemer zu erreichen, vor allem, wenn man bedenkt, daß erst ab 1829 wöchentlich einmal und ab 1841 täglich einmal ein Postwagen von München nach Garmisch-Partenkirchen ging und die Eisenbahn 1854 bloß bis Starnberg, 1866 bis Weilheim,

1880 bis Murnau und erst 1889 bis Garmisch-Partenkirchen fuhr. Die Kalkhochalpen jedoch, an die Bayern nur im Allgäu, um Berchtesgaden und im Werdenfeller Land heranreicht, waren hier am nächsten. Dazu kam, daß der Reiseweg nach Tirol und Italien — zumindest bis zum Bau der Eisenbahn nach Innsbruck (1858) und über den Brenner (1867) — immer noch die Untere Straße über Partenkirchen—Mittenwald und den Seefelder Sattel war, die auch Goethe auf seiner Reise nach Italien benutzte. Wenn man nun den Schönheiten des Gebirges nachging, so bot sich auch darum zuerst der hier gelegene Abschnitt an, vor allem das Wettersteingebirge und danach das dahinter liegende noch heute stillere Mieminger Gebirge.

Als mit dem Eisenbahnbau auch weiteren Bevölkerungskreisen der Besuch der Alpen möglich war, nahm der Strom der Besucher, nur unterbrochen von den beiden Weltkriegen, stetig und zuletzt mit der modernen Entwicklung des Sozialtourismus geradezu lawinenartig zu. Entsprechend kehrte auch wieder Wohlstand ein, wie ehemals am Ausgang des Mittelalters breitet sich sogar Reichtum aus, die Bevölkerungszahl steigt — mehr durch Zuwanderung als aus sich selbst heraus, und ebenso ändert sich wieder die berufliche Zusammensetzung.

Nach über zweihundertjähriger Unterbrechung hat das Land um das Wetterstein- und das Mieminger Gebirge seine alte Bedeutung zurückgewonnen. An die Stelle des Handelsverkehrs ist der Fremdenverkehr getreten. Die Erscheinungen und Folgen sind aber die gleichen. Zu den Sommerfrischlern kamen die Wintersportler hinzu, so daß nun fast das ganze Jahr hindurch das Land vom Verkehr belebt wird. Es sind auch noch die alten, von der Natur vorgezeichneten Leitlinien, auf denen er sich abspielt: Die von Ulm und von Augsburg zum Fernpaß sowie die von Augsburg oder München zum Seefelder Sattel. Es sind die alten Orte, die ehemaligen Märkte und Rodstationen, wo er sich ballt und staut: *Garmisch und Partenkirchen, Mittenwald, Seefeld, Nassereith, Lermoos und Ehrwald* —, die von der Natur vorgezeichneten Plätze in den Talböden und Talweitungen, die perlenartig die beiden Gebirge umkränzen. Geblieben ist der (heute geschlossene) Straßenkranz rings um das Wetterstein- und das Mieminger Gebirge. Und geblieben ist noch die verkehrsmäßige Unberührtheit des Inneren. Beim Leutaschtal sollten die jetzigen Straßenzustände an sich ausreichen, und im Rein- und Ferchenbachtal sowie im Gaistal sollten alle Straßenbaupläne im Keim erstickt werden, um das Naturbild der beiden Gebirge zu erhalten. Denn trotz der Nähe der Millionenstadt München und der Fremdenverkehrszentrale Garmisch-Partenkirchen auf der einen Seite der Nördlichen Kalkalpen sowie der Nähe Innsbrucks auf der anderen Seite haben beide Gebirge ihren Charakter in erstaunlicher Weise behalten. Was herausfällt, ist — von Bergen in der engeren Umgebung der größeren Fremdenverkehrsorte abgesehen — hauptsächlich das Gebiet um die Zugspitze. Aber schon etwas abseits der Bahnen und Seilzüge sind die Bergsteiger und Bergfreunde wieder unter sich.

Was mit den Worten des bekannten Geographen Robert Gradmann für die ganzen Alpen gilt, daß sie das schönste und leichtest zugängliche Hochgebirge der Erde sind, trifft in beispielhafter Weise für das Wetterstein- und das Mieminger Gebirge zu. Die Natur hat seinen Kern mit einem hochalpinen Gepräge von großartiger Schönheit versehen. Das Land ringsum jedoch ist aufgeschlossen geblieben und zu einem ausgesprochenen Paß-, Straßen- und Durchgangsland geworden. Durch seine Lage in dem Abschnitt der Nördlichen Kalkalpen mit den kürzesten, bequemsten, wichtigsten und ältesten Übergängen zum Inntal war sein Raumschicksal vorgezeichnet: Mittler und Bindeglied zwischen Bayern und Tirol zu sein.

Anmerkungen:

¹ *Wissenschaftliche Beiträge*. H. Kinzl: Die Alpenvereinskarte des Wetterstein- und des Mieminger Gebirges. H. Bögel: Der geologische Bau des Wettersteingebirges und seiner Umgebung. H. J. Schneider: Der Bau des Wetterstein- und Mieminger Gebirges im Lichte von 100 Jahren geologischer Forschungsgeschichte. H. Paschinger: Bau und Formen der Mieminger Kette. G. Abele: Die Bergsturzlandschaft am Fernpaß. K. Finsterwalder: Die Namen des Wettersteingebirges. I. Schaefer: Das Land um das Wetterstein- und Mieminger Gebirge in historisch-geographischer Sicht. *Bergsteigerische Beiträge*. F. Schmitt: Grate und Wände im Wetterstein. H. Billmeier: Der böse Geist vom Zugspitz. A. Göttnner: In der Südostwand der Schlüsselkar Spitze. L. v. Weech: Skifahrten im Wetterstein. O. Eiden-schink: Kletterfahrten im Wetterstein.

² Feldernjöchl (2041 m)—Gatterl (2023 m), Sölllerpaß (2259 m)—Gatterl (Törl) a. d. Meilerhütte (2366 m); weniger begangen: Oberreintalscharte (2346 m) sowie die westliche und östliche Wangscharte (2336 bzw. 2351 m).

³ Beim Blick auf die geologische Karte (siehe: O. M. Reis & F. W. Pfaff, 1910/11) könnte man meinen, daß der Formengegensatz durch das Gestein bedingt ist (harter Wettersteinkalk der älteren Trias auf der einen und leichter zerstörbare Kalke, Sandsteine und Mergel der jüngeren Trias, des Jura und der Kreide auf der anderen Seite). Das trifft vielfach auch zu. So etwa beim Blick von der Zugspitze durch das Gatterl auf den Hohen Kamm, wo der Gesteinswechsel nach Farbe wie Form wohl jedem auffällt. Richtig ist auch, daß die hohen Ketten ausschließlich aus Wettersteinkalk bestehen. Andererseits entwickelt der Wettersteinkalk aber nicht überall hochalpine Formen (Platt u. a. O.). Diese nicht ganz einfachen geologisch-geomorphologischen Fragen sind für dieses Gebiet zuletzt von H. Uhlig (1954) behandelt worden.

⁴ Zur Mittelgebirgs-Formengruppe mögen im Rahmen dieser Betrachtung noch alle jene Formen gerechnet sein, die durch eiszeitliche Moränen oder nacheiszeitliche Bergstürze, Schutthalden und Schwemmkegel entstanden sind.

^{4a} Mit seiner Fortsetzung in der Leutasch hat das Gaistal einen geradezu spiegelbildlich parallelen Verlauf zum Inntal: Wo dieses talabwärts nach Ost-südost umschwenkt, wendet sich jenes nach Ostnordost — beide scheinen dem Karwendelgebirge ausweichen zu wollen.

⁵ Der von dem Bozener Bürger Heinrich Kunter angelegte Weg war nur ein Saumweg; erst 1480 wurde er (durch den Landesfürsten) zu einem Fahrweg verbreitert und ausgebaut. In den anderen Abschnitten konnte die Brennerstraße offenbar schon sehr früh von Wagen befahren werden, wenn auch allerdings vor dem 15. Jahrhundert auf großen Strecken nur von zweirädrigen Karren.

⁶ Schiffbar war der Inn an sich schon ab Landeck. Bei Hall wird aber schon 1357 ein den ganzen Strom sperrender Holzrechen (zur Versorgung der dortigen Salzbergwerke und Salinen) genannt.

⁷ Hin und wieder wird die Obere Straße vom Reschen und Fernpaß her über Füssen, Kempten und Memmingen nach Ulm geführt. Doch handelt es sich dabei gewiß nur um eine Abzweigung von der Oberen Straße, deren Endpunkt — wie bei der Unteren Straße — in Augsburg lag.

⁸ Nach der damaligen Erzherzogin Claudia (von Medici) benannt, die 1626 nach Tirol eingeheiratet hatte.

⁹ Die gleichen Spannungen zwischen Gebirge und Gebirgsvorland finden sich auch zwischen Schweiz und Schwaben, wo — ebenso trotz Stammesverwandtschaft — die Geschichte einen ähnlichen Verlauf genommen hat.

¹⁰ Von der Reihefrachtfahrt (Reihe oder Rod) soll die Bezeichnung stammen. Zu Reihe, mhd. rihe, gehört ahd. riga (= Riege, Reihe). Von da wäre evtl. eine Beziehung zu Reede, engl. road möglich. Die in Baiern und Schwaben übliche Sprech- und Schreib-

weise ist: Rot oder Rott. Von da aus Beziehung zu mhd. rot(te), rot, frz. route, ital. rotta, lat. rupta = Schar. Die Grundbedeutung ist hier wie dort wohl die gleiche.

¹¹ So haben die Bauern von Lermoos z. B. auf Grund ihrer „Nebeneinnahmen“ die Grundpflichtigkeiten 1556/57 mit einer einmaligen Zahlung ablösen können und wurden freie Herren ihrer Höfe.

¹² Mittenwald und Partenkirchen haben 1361 die Marktrechte erhalten, Garmisch 1455.

^{12a} Über den Bergbau im Mieminger Gebirge hatte für diesen Band H. J. Schneider einen eigenen Beitrag vor, zu dessen Fertigstellung er aus beruflichen Gründen leider nicht mehr kam.

¹³ 1554 lieferte Ehrwald 300.000 Faßdauben über das Gaistal nach Hall!

Schrifttum

(Nur in Auswahl; weitere Literatur in den angeführten Schriften.)

- Cartellieri W.*: Die römischen Alpenstraßen über den Brenner, Reschenscheideck und Plöckenpaß. — Leipzig, 1926.
- Doposcheg J.*: Berge und Pflanzen in der Landschaft Werdenfels. — Garmisch, 1938.
- Dörrer F.*: Aus der Geschichte des Marktes Reutte. — Schlern-Schriften 111/1955.
- Egert F.*: Die Stellung Tirols im europäischen Verkehr. — Tiroler Wirtschaftsstudien 10/1961.
- Gradmann R.*: Süddeutschland. — Stuttgart, 1931.
- Haushofer A.*: Paßstaaten in den Alpen. — Berlin, 1928.
- Huter F.*: Das historische Verkehrsnetz und die Einrichtungen des älteren Verkehrswesens in Tirol. — Tiroler Wirtschaftsstudien 10/1961.
- Kecht A.*: Aus der Geschichte von Ehrwald. — Schlern-Schriften 111/1955.
- Klein H.*: Brenner und Radstädter Tauern. — Schlern-Schriften 52/1947.
- Krebs N.*: Die Ostalpen und das heutige Österreich. — Stuttgart, 1928.
- Krimer-Fischer E.*: Garmisch-Partenkirchen einst und jetzt. — Garmisch, 1930.
- Leberle H.*: Das Wettersteingebirge. — Zeitschrift des DuOeAV., 1904/05.
- Manll O.*: Die bayerische Alpengrenze. — Marburg, 1910.
- Das Wettersteingebirge. — Handbuch der naturräumlichen Gliederung Deutschlands, Remagen, 1953.
- Mader J.*: Ortskunde von Lermoos. — Schlern-Schriften 111/1955.
- Müller J.*: Das Rodwesen Bayerns und Tirols im Spätmittelalter und zu Beginn der Neuzeit. — Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte 1905.
- Pendk A.*: Mittenwald, ein Grenzmarkt in den deutschen Alpen. — Sieger-Festschrift, Wien, 1924.
- Pfund C.*: Bergbauversuche im Isarwinkel und Werdenfeler Gebiete im 15. Jahrhundert. — Zeitschrift des DuOeAV., 1895.
- Prielmayer M. v.*: Geschichte der AV.-Sektion München. — München, 1900.
- Ratzel F.*: Die Alpen inmitten der geschichtlichen Bewegungen. — Zeitschrift des DuOeAV., 1896.
- Reis O. M.*: Erläuterungen zur Geologischen Karte des Wettersteingebirges. — München, 1910/11.
- Richter E.*: Die Erschließung der Ostalpen. — Berlin, 1893.
- Schedle H.*: Die alten Markgenossenschaften in Außerfern. — Schlern-Schriften 111/1955.
- Scheffel P. H.*: Verkehrsgeschichte der Alpen. — Berlin, 1908—1914.
- Sölch J.*: Studien über Gebirgspässe. — Forschungen zur deutschen Landes- und Volkskunde, 1908.
- Srbik H. R. v.*: Rodordnungen des Ausferngebietes in den neueren Jahrhunderten. — Schlern-Schriften 52/1947.
- Stolz O.*: Tirols Stellung in der deutschen Geschichte. — Zeitschrift des DuOeAV., 1913.
- Geschichte des Zollwesens, Verkehrs und Handels in Tirol und Vorarlberg von den Anfängen bis zum 20. Jahrhundert. — Schlern-Schriften 108/1953.
- Zur Verkehrsgeschichte des Brenner- und Reschenpasses. — Jahrbuch des DuOeAV., 1954.

Uhlig H.: Die Altformen des Wettersteingebirges. — Forschungen zur deutschen Landeskunde, 79/1954.

Wörle J.: Die mittelalterlichen Großpfarren Außerfern. — Schlern-Schriften 111/1955.

Zimpel H. G.: Der Verkehr als Gestalter der Kulturlandschaft — am Beispiel Graubündens. — Gauting, 1958.

Anschrift des Verfassers:

Univ.-Prof. Dr. Ingo Schaefer, 8032, Gräfelfing bei München, Maria-Eich-Straße 120.