

Plan eines Schongauer Malers vom Jahr 1615 mit der ältesten Ettaler Bergstraße und der projektierten alten Straße (HStMü, Plansammlung Nr. 11115; 122 x 41 cm)



Alpen durch die Einflußnahme der kurialen Behörden auf Weißen, Eheangelegenheiten, Pfründeverleihungen und Ablässe, durch die Bußfahrten der Pilger, den Transport von Reliquien, Weihrauch u.a.m.

Der Anteil der Orden, speziell der der Benediktiner am Bau und Unterhalt von Alpenstraßen, insbesondere von Kunststraßen durch schwieriges Gelände, ist m. W. noch nirgends zusammenfassend dargestellt worden. Wir nennen die naheliegendsten Beispiele:

Die Bedeutung von Disentis für den Lukmanierpaß (1917 m) zwischen Graubünden und Tessin.

Die Tätigkeit des Klosters Pfäfers für den Septimer (2311 m) und Julier (2287 m)<sup>6</sup>.

Der Anteil der Abtei Wettingen beim Bau der Straße durch das unendlich schwierige Tal der Reuß zum St. Gotthard (2094 m) im 13. Jht.

Der große (2472 m) und kleine (2188 m) St. Bernhard der Augustinerchorherren sind wohl die volkstümlichsten Beispiele.

Das alte Klösterle, wovon der heutige Ort seinen Namen herleitet, am Fuß des Arlberg<sup>7</sup> und das Hospiz St. Christoph auf seiner Paßhöhe (1802 m).

---

merey, Wachs, Zyn (!), gefild (= Filz?), gwant, gewarcht vel (= Fell), heyt, vedern (es sey pedt oder panndt), Hausrat, häring, Eysen (!) oder Stabel (?), plechvass, flachs oder harb, Smaltz, Käs, prot (in Wagen- und Karrenladungen), visch, krebs (in Wagenladungen und in Roßsäm), hünr, air, wildprät, traid (= Getreide), gerste, haber (das häufigste Transportgut!), vessen (= spelta triticum), Nürnberger Kupfer und pley, Ochsen Rinder, Saw (vaiste und magere!), Schaf, Kalb, Pferde (sehr häufig wie auch Stiere) [HStAMü, UrkGU Murnau Nr. 433 aus Fasz. 23. — Ebd. Lit. Weilheim Nr. 65, Zoll zu Kochel 1592/93]. — Der Tiroler Zoll zu Seefeld zählt 1587 auf: Jeder Jude 1 fl; jeder Krämer (abgesehen von Waren, die er trägt) 1 kr; jeder Fischer für's ganze Jahr 6 kr; jeder Hennenträger hereinwärts 1 kr; jeder Händler mit Stockfischen oder Heringen für's ganze Jahr 6 kr; jeder Metzger oder Bauer, der Vieh hereintreibt, 1 kr; jeder Sämer hinauswärts 1 kr, hereinwärts nichts; jeder Schweinetreiber 1 kr. — An Waren: Leder; Salz; Felgen (?); Gabeln; Warb (Farb?); Kamatscheit (Rosskummet?); Wannan, neue Vässer; Filz; Schmalz; Käs; Obst; Feel (= Felle) herein oder heraus; Haare; Roggenbrot; Zöpfe (Backware); „Wenn die von Weilheim Zöpfe reinführen, soll man ihnen das Markh aufschlagen, und wenn sie nauswärts Salz über den Fern führen, sind sie um 1 kr. Zöpfe schuldig“ (LAI, Sammelakten d. o. ö. Reg. u. Kammer, Reihe A, Abt. VIII, Lage 1 n. 4).

5) Zwischen 951 und 1251 traf durchschnittlich alle 8 Jahre ein Römerzug.

6) Die erste für Wagen wirklich fahrbare Alpenstraße soll erst 1387 über den Septimer erbaut worden sein (Die „Straße“ Bd. VII: Alpenstraßen, Bauleistung und Verkehr in Geschichte und Gegenwart, Berlin 1937, S. 11).

7) Als Papst Johannes XXII. im Oktober 1414 nach Konstanz zum Konzil fuhr, warf sein Gefährt auf dem schlechten Wege um und der im Schnee liegende hohe Herr hat mit seinem darüber in derben Worten geäußerten Unwillen bei den begleitenden Gebirgsbewohnern Ärgernis erregt.

Die Bedeutung der Gründung von Marienberg (1090) für den Weg über die Malser Heide (nördlich Anschluß an den Fern, südlich ans Wormser Joch, östlich ans Etschtal).

Die Gründung von Wilten am Fuß des Brenner<sup>8</sup>.

Das an der Straße über den Seefelder Sattel (1185 m) i. J. 764 gegründete Kloster Scharnitz, das später nach Schlehdorf transferiert worden ist.

Das 1705 nach Fiecht abgezweigte Georgenberg mit seiner Obhut über den Weg, der durchs Achantal die Nordkette der Alpen überschreitet<sup>9</sup>.

Das später nach Scheyern verlegte Kloster Bayerischzell könnte in diesem Zusammenhang ebenfalls aufgezählt werden. Denn von hier aus ging (damals schon?) ein Paßweg über Landl und Thiersee nach Kufstein.

Ohne Zweifel war auch die Sorge für die schwierige Passage an den Lechschlünden („in foetibus“) ein Gesichtspunkt bei der Gründung des hl. Magnus in Füssen. Wenn wir über einen Straßenunterhalt durch St. Mang am Kniepaß und an der (späteren!) Ehrenberger Klause – vielleicht im Zusammenhang mit seiner Tätigkeit in der 2. Rodungsperiode (11. u. 12. Jahrhundert)<sup>10</sup> – auch kaum etwas wissen<sup>11</sup>, so ist aus den alten Urkunden von St. Mang doch entnehmbar, daß das Kloster an der Fahrbarkeit dieser Paßwege Interesse hatte und dafür direkt oder indirekt sorgen mußte, um den Verkehr mit seinen Kirchen im oberen Lechtal und in Zwischentoren aufrecht erhalten zu können<sup>12</sup>.

Obwohl sich der Verfasser auf den alpinen Raum beschränken möchte, so sei doch auch an die Straßenbautätigkeit der Benediktiner in Nideraltaich erinnert: Die Salzstraße (8./9. Jahrhundert), die von diesem Kloster durch den Lallinger Winkel zur Rusel führte, und besonders die sog. mit Holzriegeln befestigten „Guntherwege“, von denen der eine die Zweig-

8) Niederster Alpenübergang (1363 m); über ihn gehen 66 von 144 Römerzügen.

9) Bachmann Hans, Die Benediktinerabtei St. Georgenberg im Kulturleben des Mittelalters. (Tiroler Heimat-Jahrbuch für Geschichte und Volkskunde 16 (1952), S. 89): „Zu erwähnen wären hier noch die in den Urkunden genannten calciatores, die Weg- oder Straßenbauer ... Wir finden einen solchen 1233 namens Albertus de familia sti Georgii, einen Heinrich und Otto 1261, 1269 einen Chunrad, Eberhard oder Eckehard und Heinrich, der wohl mit dem eben schon genannten Heinrich identisch sein dürfte. 1303 wird wieder ein Eckehard erwähnt.“

10) Wörle J., Die Urfarreien des Außerfern S. 80 (Schlernschriften Nr. 111).

11) Später oblag er dem Schloßhauptmann von Ehrenberg und, soweit es die Rottstraße betraf, dem Salzfaktor zu Reutte.

12) Geiger, St. Mang, Urkundenregesten 1, 2, 1299. — Ohne klösterlichen Einfluß entstand der Weg über den Gaichtpaß 1540 durch den Tiroler Erzherzog und das Anschlußstück im Allgäu durch den Grafen Montfort-Rotenfels (E. Günther, Die Jochstraße 1940).

niederlassung Rinchnach mit dem Mutterkloster verband, während der andere nach Böhmen zog<sup>13</sup>.

Die bekannteste bayerische Kunststraße, die ein Benediktinerkloster, B e n e d i k t b e u e r n , betreut hat, ist die Straße über den Kesselberg<sup>14</sup>. Ein Münchner Ratsherr Heinrich B a r t h , der mit Erlaubnis des Abtes von Benediktbeuern in jener Gegend gegen Ende des 15. Jahrhunderts nach Metallen schürfte, erkannte, daß sich der „Sämersteig“ von Kochel über Urfeld (1446 „Urfar“) zur Walchenseekirche (von Benediktbeuern gebaut, 1291 konsekriert) und der von da als „Seesteig“ nach Wallgau (763 „Walhogoi“)<sup>15</sup> führte, als Straße ausbauen ließe, um den Weg von München nach Innsbruck zu verkürzen. Herzog Albrecht IV. von Bayern und der Abt von Benediktbeuern gingen auf den Plan Barths ein. Trotz der mangelhaften Werkzeugausstattung jener Zeit bewältigte man in zügiger Arbeit mit ca. 9 Kehren<sup>16</sup> die 200 Meter Höhenunterschied. Im Jahre 1494 verpflichtete sich das Kloster Benediktbeuern, den neuen Weg zu „machen, zu verwarn vnd in gutem wesen zu halten“, damit man „den mit Kaufmans gutt vnd andrer ware vnd notdurfft auf wagen, karren vnd Rossen besuchen möge“. Weil es dem Herzog außerdem ein Zollhausgütl zu Kochel überlassen hatte, wurde es für seinen eigenen Fuhrverkehr („menat“) über den Kesselberg von Zoll und Weggeld befreit<sup>17</sup>. Schon 1497 zog auf ihr Herzog Erich von Braunschweig nach Tirol, um die Witwe des Erzherzogs Siegmund heimzuführen, der übrigens in der Geschichte des Kunststraßenbaues berühmt geworden ist<sup>18</sup>. Die Erinnerungstafel (¼ Stunde unter der Paßhöhe), welche das An-

13) L a n g P. G., Gunther der Eremit (Stud. u. Mitt. a. d. Ben. O. 16. E. H. (1941) S. 30 ff.) — L u k a s D., Der Anteil Niederaltaichs u. Mettens a. d. Kulturlandsch. d. Baier. Waldes (Mittl. d. Geogr. Ges. München, 40 (1955) S. 32, 50).

14) In dem Werke F r e e s t o n Charles L., Die Hochstraßen der Alpen, Berlin 1911 II, über die Anfänge der Alpen-Automobilistik wird S. 414 die Kesselbergstraße beschrieben (5–6 ‰ Steigung, 4 Kehren). Obwohl der Verfasser in diesem „Automobilführer zum Befahren von über 100 Gebirgspässen“ auch „das berühmte Dorf Oberammergau“ nennt, läßt er die Ettaler Bergstraße unerwähnt.

15) D u s s l e r H., Lech-Isar-Land 1961, S. 56–67.

16) Skizze von 1712 ebd. (HStAMü, KLBenedikt. 27 1/5,5; Plansammlung 11 123).

17) HStAMü, Kurbaiern Urk Nr. 18 178; KIUrKBenedikt. Nr. 733; beide 1494 Mai 23.

18) „Aber vor allem hat in unserer Zeit (1481/84) der Erzherzog Siegmund die wahre Kunst erfunden, die Berge gangbar zu machen. Nicht allein für Menschen und Pferde, auch den Lastwagen hat er Wege geschaffen über die abschüssigsten Felsen, indem er sie durch Feuer, Schwefel und Eisen . . . spalten ließ. So hat er dafür gesorgt, daß da, wo vor 4 Jahren kaum ein Mensch zitternd hinüberzuklettern wagte, jetzt Reise- und Lastwagen . . . fahren können . . . Dies hat er auf allen Bergen getan, die seiner Herrschaft angehören . . .“ (Evagatorium II,71).

denken an diesen Straßenbau festhält, nennt 1492 als Baujahr<sup>19</sup>. Pater Meichelbeck von Benediktbeuern hebt in seinem *Cronicon*<sup>20</sup> die Vorteile dieser Straße hervor (Wegabkürzung für die klösterlichen Wein- und Fischfuhren, für die Post nach Innsbruck, Verdienstmöglichkeit für die Klosteruntertanen durch Vorspann), aber er verhehlt auch nicht die durch Öffnung dieses Weges entstandene Inanspruchnahme des Klosters durch Gäste, dessen Gefährdung in Kriegszeiten und die Belastung durch den Unterhalt dieses

- 
- 19) „Nach dem Maria Jesum gear / Anno Dni MCCCCLXXXII Jar / Albrecht dr Durchlauchtig erkorn / Pfalzgraf bey Reyn geporn / In ober und nieder Payerlandt / Durch den Kesl Perg also genandt / Hat er den Weg und auch die Strassen /Um seiner Kost über machen lassen / Von München Heinrich Part erdacht / Den Sin. dadurch hat gemacht. / 1492.“ — Nicht ganz 100 Jahre später beschreibt *Michel de Montaigne* seine Reise über den Kesselberg: „Am Samstag, 22. Okt. 1580 brachen wir frühzeitig auf und nachdem wir zur rechten Hand auf den Isarfluß und einen grossen See (Kochelsee?) am Fuss der Bayerischen Berge gestossen waren und in einer Stunde Wegs einen kleinen Gebirgsstock erstiegen hatten, in dessen Höhe eine Inschrift besagt, dass vor 100 Jahren ein Herzog von Bayern die Felswand hatte durchbrechen lassen, drangen wir mit einem Male in den eigentlichen Schlund der Alpen ein, auf einer leichten, bequemen, hübsch und erfreulich in Stand gehaltenen Strasse, wobei uns ein schönes, heiteres Wetter zur Seite stand. Beim Abstieg von diesem kleinen Gebirgsstock stießen wir auf einen sehr schönen See, eine Gascognische Meile lang und ebenso breit, überall von hohen und unzugänglichen Bergen eingeschlossen. Indem wir immer der gleichen Straße an den Bergen entlang folgten, kamen wir manchmal auf kleine, reizende Halden“ (*Michel de Montaigne, Reise über den Brenner i. J. 1580 [Die Brennerstraße 1961, hrg. v. Südtiroler Kulturinstitut, S. 166–175]*).
- 20) „Ipso anno 1492, in hoc territorio, & alpihus nostris secuta est notabilis viarum mutatio, & praeparatio. Henricus Part civis, & Patricius Monacensis assentiente Abbate nostro in alpihus nostris indagaverat, an nullum aeris genus in iis reperiri posset. Diu autem scrutatus loca alpestria non quidem aliqua proficui aeris indicia deprehendit, verum interim bene observavit, posse per montes nostros denique sterni viam, qua longe compendiosiori itinere Monachio Oenipontum, & in Tyrolensem Comitatum, ac in Italiam veniri, imo via regia praeparari posset. Id provinciae nostrae fore percommo- dum tum Principi Alberto, tum Abbati nostro visum est. Antehac enim iter Monachio Oenipontum instituentibus veniendum erat Weilhelmium, Murnavium, Partenkircham, & tum primum Mittenwaldam viis utique perquam flexuosis, cum, si alpes nostrae perfringerentur, longe directior via parari, & tempori, ac marsupio parci posset. Itaque statim operi grandi fuit admota manus Ducis jussu, & Abbatis assensu, structuram adeo feliciter dirigente Henrico Parthio, ut tandem post grandes labores optatus eventus votis omnino responderit. Ab eo enim tempore non solum cursoribus ordinariis in Italiam properantibus, verum etiam curribus onerariis via patere coepit, apta mercibus, vinis, frumentis ultro, citroque commeantibus, ita, ut Patriciis Monacensibus, & familiae Parthiorum laus inventae viae regiae perpetuo in acceptis sit referenda: cujus rei monumentum extat in umbilico montis Kesselberg marmori insculptum, ubi major erat viae parandae difficultas, sed quae

Passes. Mindestens schon 1740 lief über den Kesselberg bereits die Postroute von Regensburg nach Venedig<sup>21</sup>. Durch Felssprengungen wurde 1781 der nördliche obere Teil der Straße verbreitert, woran eine Gedenktafel im Posthaus Walchensee erinnert. 1793 ging über den Kesselberg kein Postwagenkurs mehr, sondern nur eine „Courier-Route ohne Felleisen“ d. h. ohne Briefbeförderung<sup>22</sup>. Am 7. September 1786 fuhr Goethe über den Kesselberg und kam nachmittags an den Walchensee, wo er dem alten Harfner und dem Harfenkind Mignon begegnete. Eine 1893/94 neu angelegte Straße verließ die 400 Jahre alte Trasse und führt nun östlich davon in großen Serpentinaen über den Jochbergabhang hinauf, wo sie sich erst in Urfeld wieder mit der alten Straße vereinigt<sup>23</sup>.

Bevor wir nun auf die Geschichte der Ettaler Bergstraße im besonderen eingehen, empfiehlt sich zu deren besserem Verständnis, einiges aus der allgemeinen Straßengeschichte kurz zusammenzustellen.

„Straße“ ist stets der über Land führende Weg; die von Häusern eingefasste Straße hieß „Gasse“<sup>24</sup>.

Man unterscheidet: Die „öffentliche Reichsstraße“ („Via publica“, „Via regia“, des rachs strasz“, gemaine Landstrasz“ oder kurzweg „Landstraß“ und zwar im Gegensatz zum „Weg“; oft heißt es „weg und straß“), die nicht an den Grenzen der Länder oder Gaue endigte. Oft verlief sie über den alten Römerstraßen. In diese Kategorie gehört unsere Ettaler Bergstraße. Die Bayerische Hofkammer nannte sie 1615 „so eine fürnemme Landstraß“<sup>25</sup>.

---

ponte ibidem constructo fuit feliciter superata. Inscriptio in marmore expressa, verum tempestatum, ventorum, imbrium, ac nivium injuria admodum detrita, legi tota non potest. Annus tamen factae inventionis a nobis supra notatus commodè legitur, & insignia Patriciorum Parthiorum distincte dignoscuntur. Sane num via illa noviter aperta plus emolumenti, an damni Monasterio nostro posthac attulerit, aegre dijudicari potest. Inter commoda recensemus, quod breviori itinere possint currus nostri venire in Tyrolensem Comitatum ad vina advehenda: quod cursores tabularios singulis septimanis ad manum habeamus: quod coloni nostri ex vectura mercium aliquid lucri reportent: quod piscatores nostri cum piscibus commodius venire possint ad monasterium: Item Monachium, aut Oenipontum &c. At vero belli tempore haec commoda omnia absorbentur a transitionibus militum, quae Monasterio, ac maxime colonis nostris accidunt gravissimae, dum non solum annona iis ministrari debet, verum etiam impedimenta vehenda sunt non via plana, sed per montes vastos, & asperos: ex quo ingens damnum equis nostrorum solet evenire“ (Cronicon Benedictoburanum p. 205 f.).

21) Postroutenverzeichnis von 1740 auf der Weinkarte des Gathauses zur „Weißen Lilie“ in Regensburg mit den Stationen „Wolfertshausen, Benedict-Bayern, Wallersee, Mittewald, Seefeld, Inspruck“ (Arch. f. Postgesch. i. Bayern 1929, S. 44).

22) Rgsbg., Thurn u. Taxis-Hofbibliothek P. 532, Karte v. 1793.

23) Becker E., Der Walchensee und die Jachenau, Innsbruck 1897, S. 104–114.

24) Götz A., Familiennamen im badischen Oberland, 1918.

25) KAO'b, LK 210/51 f. 66–68.

Der Land- oder Markweg (Via convicinalis), der Nachbarn verbindende Fahrweg.

Der Kirchweg (Via pastoralis); Weg, welcher die Filialorte (die „Riedstätten“) mit der Pfarrkirche verband. Manchmal war dies nur ein Feldweg wie der folgende.

Der Fußsteig (Semita convicinalis), die Verbindung von benachbarten Häusern<sup>26</sup>.

Schwieriges Gelände (Fels, Sumpf, große Steigung) konnte Ursache sein, daß die fahrbare Straße in Form eines Saumpfades weiterführte, wo die Wagenlast nur auf dem Saumtier (Pferd, Maultier) weiterbefördert werden konnte<sup>27</sup>. Der Führer eines solchen Packtieres hieß Sämer<sup>28</sup>. Ein solcher Saumpfad konnte auch breiter (1 ½ m) sein, so daß das Saumtier vor einen beladenen Karren in die „Gabel“ (Doppeldeichsel) gespannt werden konnte<sup>29</sup>. Auf längeren Saumpfaden hatte jeder Sämer oder Karrner seine ihm eigene Teilstrecke und übergab das Transportgut an deren Ende einem Kollegen. Es ist sehr wahrscheinlich, daß die älteste Ettaler Bergstraße ursprünglich nur ein solcher Saumpfad gewesen ist. Wir werden darauf noch zurückkommen. Neben Packtieren und Karren lebten die Saumpfade auch Fußgänger, welche Lasten auf Traggestellen, sog. „Reffen“ beförderten<sup>30</sup>. Die meisten Benützer der alten Straßen waren beritten, selbst Pilger und Pilgerin. Auf schmalen Saumpfaden führten sie ihr Pferd hinter sich her. Vor einer Seereise wurde es verkauft<sup>31</sup>.

Für die Breite der Reichsstraßen schrieb der Schwabenspiegel 16 Schuh vor. Der Sachsenspiegel regelte das Ausweichen so: Leere Wagen wichen dem beladenen, Reiter dem Wagen, Fußgänger dem Reiter<sup>32</sup>. Weder die alte und noch viel weniger die älteste Ettaler Bergstraße erreichten diese normale Breite.

Der Unterhalt der Straße oblag dem Untertan, der an der Straße wohnte (Schwabenspiegel). Eine bairische Verordnung des 18. Jahrhunderts verlangte das

- 
- 26) Großhauser, a.a.O. — Birk A., Die Straße, Karlsbad 1934, S. 170 f.  
 27) Die Pferde auf dem „Goldenen Steig“ durch den Böhmerwald trugen je 3 Ztr. Salz (Birk a.a.O., S. 182 f., 211).  
 28) Vgl. den Weiler „Sameister“ (Saum-Meister) bei Roßhaupten/Landkr. Füssen. Sumpfgelände!  
 29) Diese Gabelfuhrwerke wurden im 18. Jhd. verboten (z.B. Memmingen 1751).  
 30) „Reftrager“ (HStAMü, Hochst. Augsburg., Neubg. Abg., Urbar d. Pf. Füssen v. 1569 Nr. 383. — Dussler Gg., Allerhand Altfüssener Aktenstaub (Alt-Füssen, Beil. z. Füssener Blatt 18 (1957) Nr. 6).  
 31) Mestre, der Einschiffungshafen bei Venedig fürs Heilige Land, hatte deshalb lebhaften Pferdehandel (Oehlmann, Die Alpenpässe im Mittelalter; Jahrb. f. Schweiz. Gesch. IV S. 245).  
 32) Niederbayerisches Ehehaftsrecht von 1600, Art. 4: „Die landstraß soll haben 24 schuh (ca. 29 cm) nach der Prait und soll frei sein, daß niemand darin fräfelu weder mit hauen oder pawen bei der straff; sie soll auch wo sie leit in zweien gründen gegeneinander, ein jeder machen biß mitten auf den reibnagel; wo si aber einer allein in seinen gründen hat, derselb soll si allein machen“ (Der „Reibnagel“ hält Vorder- und Hinterteil des Wagens zusammen, bezeichnet also hier die Mitte des Fahrgeleises. — Großhauser F., Straßen und Straßenleben vergangener Jahrhunderte unter besonderer Berücksichtigung des Allgäus. (Deutsche Verkehrsztg. 51 [1927], S. 596—599, 613—617)).

noch und 1751 wurde dieser Anliegerkreis auf alle „Adjacenten drei Stund weit“ ausgedehnt<sup>33</sup>. Weil der Wald um die Ettaler Bergstraße dem Kloster gehörte, hielt die Münchener Regierung den Abt zum Unterhalt der Straße verpflichtet, der aber — wohl auf Sonderrecht fußend — die Oberammergauer Fuhrleute und andere Gerichtsuntertanen für zuständig angab<sup>34</sup>.

Aus den Strafen für das „verfallen Lassen der Straße“, „der Straße Graben Ziehen“, „die Erde von der Straße auf sein Feld zum Düngen Führen“<sup>35</sup> folgt, daß die alten Straßen — von den ehemaligen Römerstraßen abgesehen — kaum einen Unterbau im heutigen Sinn besaßen. Nur moorigen Boden befestigte man mit den sehr teuren Knüppelwegen<sup>36</sup>. Dies ist bei der Konkurrenz der Ettaler Steige mit dem Weg über Murnau-Weilheim zu beachten.

Trotz dieser schlechten Zustände der Straßen überraschen uns überlieferte *Marschgeschwindigkeiten*. Fürsten legten in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts zu Pferde täglich 5 Meilen (à 7,42 km) zurück. Fürs 16. Jahrhundert ist belegt, daß Handelsleute täglich 4,5—6 Meilen abritten. Berittene Boten schafften die Strecke Nürnberg—Venedig in 10 Tagen<sup>37</sup>.

Entgegen verschiedenen kaiserlichen Mandaten bemühten sich die Landesherren wegen der Zoll- und Weggeldeinkünfte, die Reisenden möglichst lang auf den Straßen ihres Herrschaftsgebietes festzuhalten<sup>38</sup>. Um dem zu entgehen, erwarben sich die Handelsplätze Privilegien und schlossen Verträge für die ihnen gelegenen Wege. Das war für Augsburg, dem sich Nürnberg, ja sogar Ulm und Frankfurt zum Verkehr nach Venedig anschlossen, die Straße über die Ettaler Steige. Das nach Art des Strandgutes geübte Recht der „Grundruhr“, wonach beim Umwerfen eines Wagens jede Ware, die mit dem Straßenboden in „Berührung“ kam, dem Landesherrn verfallen war<sup>39</sup>, kann aus den Quellen für die Ettaler Bergstraße und den Ammergau nicht belegt werden. Dagegen ist das ähnlich lästige Niederlagsrecht, wodurch die Kaufleute gezwungen wurden, ihre Ware an bestimmten Orten, z. B. in Schongau, Oberammergau, Partenkirchen, abzuladen und von den privilegierten Bewohnern weiterbefördern zu lassen, eng mit der Ettaler Bergstraße verknüpft.

- 
- 33) Kaiser Friedrich II., 1236: „Alle, die Zölle nehmen auf Wasser oder Land, die sollen den Wegen und Brücken ihr Recht halten mit machen und ausbessern“. — Herzog Ludwig d. Reiche 1470: „Die Zöllner (= Nutznießer derselben) sollen Wege und Stege bei Würden halten oder er wolle sie nicht ungestraft lassen.“ (Korzendorfer A., Die deutsche Straße [Die „Straße“ II/1, Berlin 1935, S. 36 f.]).
- 34) 1616, KAO'b, KL 210/51 f. 66—68, 72. — S. Anm. 180.
- 35) Den Leuten von Marktoberdorf war es 1618 erlaubt, die durch ihren Markt führende Landstraße von Kaufbeuren nach Füssen mit Stroh zu bedecken, um Mist zu gewinnen (Großhauser a.a.O. S. 634).
- 36) Das „Einsinken bis zur Achse“ fürchtete man mehr als das Umwerfen auf rauhen Wegen. Umgehen von sumpfigem Gelände bestimmte die gewundene alte Straßenlinie ebenso wie die Eigentumsgrenzen der Anlieger und wie die Scheu vor Massenausgleich (Birk a.a.O., S. 190).
- 37) Peter, Lech-Isar-Land XVI (1939), Beil. z. Weilheimer Ztg., Organ d. Ver. Huosigau, S. 169—173.
- 38) Großhauser a.a.O. S. 616.
- 39) Thurner H., Verkehrsgeschichte der Fernpaßstraße (Die Zugspitze, Mün-

### Das Brennersystem

Der Ettaler Kienbergweg gehört zum Straßensystem des Brenner, des frequentiertesten Alpenüberganges, seitdem sich im Spätmittelalter der Nord-Süd-Verkehr durch den Aufstieg der Markusrepublik mehr nach Osten verlagert hatte (siehe Abb. 237). Bevor 1896 mit dem Ausbau des Flexenpasses eine Verbindung des Lechtales mit der Arlbergstraße hergestellt war und abgesehen vom Umweg über das Mieminger Plateau, hatte der Brenner von Norden her folgende Zufahrtsstraßen: 1. Die Linie Rosenheim-Kufstein-Innsbruck. 2. Eine Handelsstraße Tölz-Lenggriß-Vorderriß-Mittenwald, von deren Frequenz schon Tölzer Amtsrechnungen des 15. Jahrhunderts (1477, 1484, 1486) berichten<sup>40</sup>, der aber, nachdem sie der Benediktbeurer Chronist Pater Meichelbeck nicht erwähnt, wenig Bedeutung zukam. 3. Die schon oben behandelte Kesselbergstraße ab 1492 für den Verkehr von München und Regensburg her (und hin). 4. Die Straße von Augsburg über Mehring („Moringen“), Inning („Uninga“) a. Ammersee, Weilheim, Polling („Pollinga“), Murnau, welche sich bei Oberau mit der Ettaler Bergstraße vereinigte und über Partenkirchen-Mittenwald laufend in Zirl das Inntal erreichte. 5. Mit dieser vierten Straße stritt, uns hier speziell interessierend, die fünfte um die Vorherrschaft, welche von Augsburg über Schongau, Ammergau und Ettal im bayerischen Herrschaftsgebiet verlief (sog. „untere Straße“).<sup>40a</sup> 6. Als Konkurrent der letzteren trat, besonders vom 15. Jht. an, die sog. „obere Straße“ auf, welche, den Brennersattel vermeidend, durchs obere Etschtal, über den Fernpaß, Reutte und Füssen führte. Um diese letztere hatte sich der Kardinal Bischof Peter v. Schaumburg (1424/69) bemüht und leitete sie so, daß sie über Bidingen und Buchloe zum Nachteil Bayerns ganz in seinem Territorium lag. Die darob sich entwickelnden Streitigkeiten wurden durch einen Vertrag zwischen Herzog Albrecht von Bayern und dem Augsburger Bischof Egolf v. Knöringen (1573/75) beigelegt, wonach die eine Güterhälfte schwäbisch auf Straße 6 durchs Füssener Lechtor passierte, die andere Hälfte durchs Schwangauer Tor über Steingaden-Schongau transportiert werden mußte und dem bayerischen Fiskus zu „Gute“ kam<sup>41</sup>. Mit diesen beiden (Nr. 4 und 6) Konkurrenten für die Ettalische Kienbergstraße haben wir uns im folgenden geschichtlich auseinanderzusetzen.

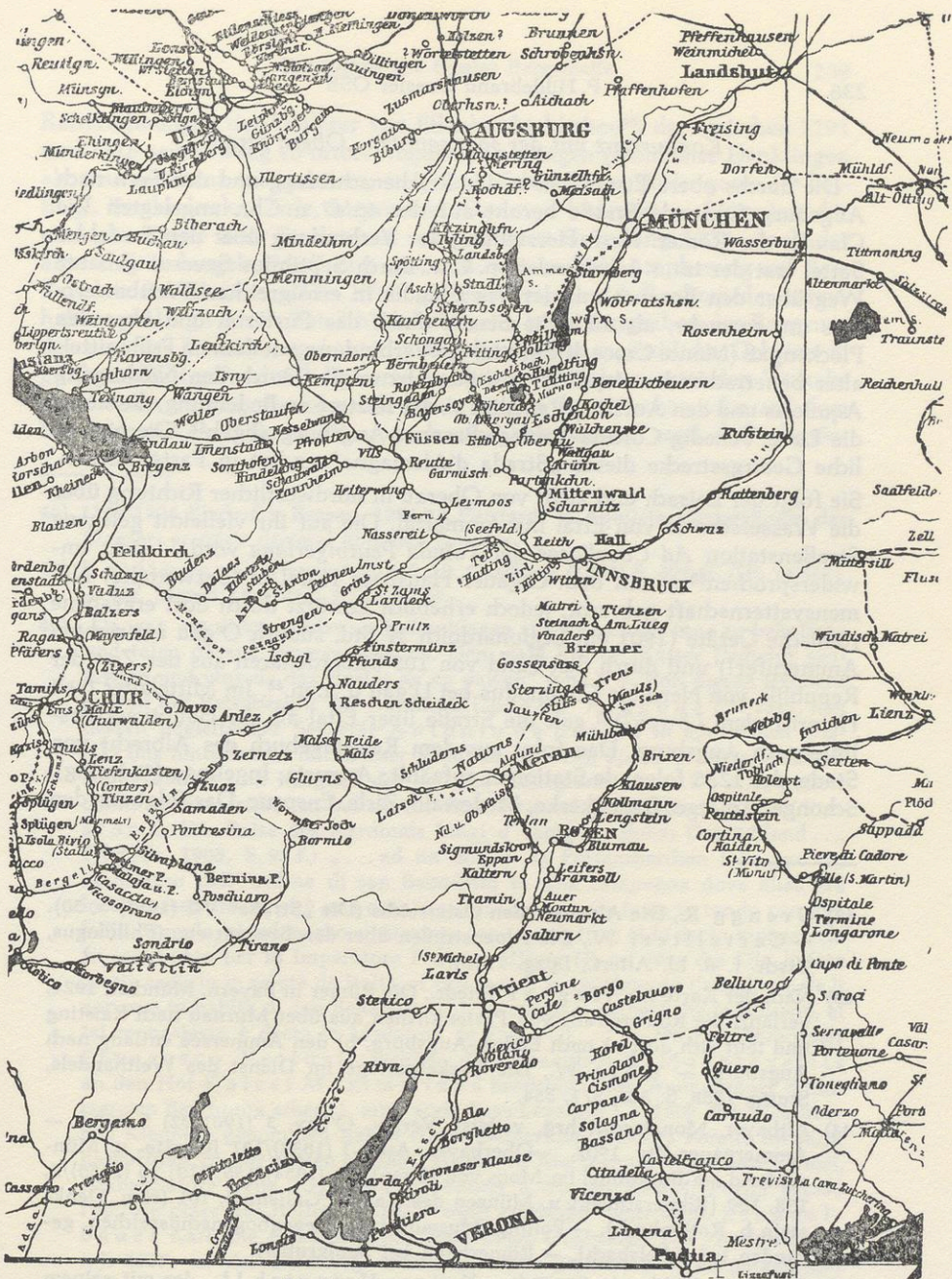
---

chen 1926, S. 44). — Der Brauch der Grundruhr wurde in Bayern 1316 abgeschafft.

40) Oberbayr. Arch. 48 (1893) S. 113 ff.

40a) Der Name „Strata Inferior“ und „Strata superior“ erstmals erwähnt 1349 (HStAMü, Rep. 61, F. 68, 23. 11. 1349). „Obere“ und „Untere“ Straße wohl deshalb, weil die erstere den Inn bei Landeck, die letztere viel weiter unten bei Innsbruck überquert hat.

41) HStAMü, Hochst. Augsburg., Neubg. Abg., Akten 2249. — Dussler P. H., Barockbaumeister Joh. Jak. Herkomer (Allg. Heimatb. 52, Kempten 1956, S. 6) — Großhauser a.a.O. S. 616.



Karte der alten Handelsstraßen:

- |           |                                |           |                                     |
|-----------|--------------------------------|-----------|-------------------------------------|
| —         | Straße                         | - - - - - | jüngere Straßenbildung bzw. nur aus |
| - - - -   | verbotene Straße               | .....     | jüngerer Zeit verbürgte Straße      |
| - - - - - | Nebenstraße                    | .....     | unsicher verbürgte bzw. vermutete   |
| +++++     | ältere, später zurückgetretene |           | Straße                              |
|           | Straße                         | o         | Fuhrmannsort                        |

(Nach F. Rauers, Karte der alten Handelsstraßen, Petermanns Mitteilungen, hrsg. v. Supan A., 52. Bd., Gotha 1906)

*Konkurrenz mit der sogenannten „Oberrn Straß“*

Die durchs obere Etschtal über das Reschenscheidegg und den Fern nach Augsburg führende Straße beruht auf der 46/47 n. Chr. angelegten *Via Claudia* der Römer. Nach Herstellung der Verbindung über den Seefelder Sattel trat der im 3. Jahrhundert n. Chr. durch Septimius Severus gebaute Weg über den Brenner mit der *Via Claudia* in erfolgreichen Wettbewerb. Das um so mehr, als auch die Straße durch das Pustertal und über den Plöckenpaß (Monte Croce di Garmia) als Verbindung mit dem im Frühmittelalter beherrschenden Aquileia von ihm abzweigte. Durch den Niedergang Aquileias und den Aufstieg Venedigs verlor letztere an Bedeutung, die sie an die Linie Venedig-Cortina-Toblach-Brenner-Augsburg abgab<sup>42</sup>. Die eigentliche Gebirgsstrecke dieser „*Strada d’Alemagna*“ endigt in Partenkirchen. Sie folgt der Loisach und zieht von Oberau in nordwestlicher Richtung über die Wasserscheide von Ettal ins Ammertal. Die auf ihr vielleicht gelegene Straßenstation *Ad Coveliacas* der *Tabula Peutingeriana* wird — nicht unwidersprochen<sup>43</sup> — mit dem O’gauer Hausberg Kofel in (bezweifelte) Namensvetternschaft gebracht, jedoch erheblich gestützt durch dort ergrabene römische Geräte (1901 ein Legionardolch  $\frac{1}{4}$  Std. südlich O’gau am rechten Ammerufer!) und durch den Fund von 105 Silberdenaren aus der Zeit der Republik, von Nero bis Commodus bei U’gau u. a. m.<sup>44</sup>. Im Mittelalter (seit Heinrich dem Löwen?)<sup>45</sup> galt die Straße über Ettal als die Hauptverkehrslinie nach Augsburg. Das folgt aus dem Reisetagebuch des Albrecht von Stade, der 1236 folgende Stationen aufzählt: Augusta, Ingelinga (= Igling), Schonge, Amergo, Badenkerke, Medewald, Zirle, Enspruc. Das folgt aus den

- 
- 42) G r e n g g R., Die Alpenstraßen Österreichs (Die „Straße“ VII (1937) S. 50). — C a r t e l l i e r i W., Die Alpenstraßen über den Brenner etc. (Philologus, Ztsch. f. d. kl. Altert., Lpzg. 1916).
- 43) Nach der Karte in: W a g n e r Friedr., Die Römer in Bayern, München 1924, verläuft die Römerstraße von Partenkirchen aus über Murnau nach Raisting und teilt sich dort a) nach Epfach-Augsburg, b) den Ammersee entlang nach Augsburg. — G ö t z W., Die Verkehrswege im Dienst des Welthandels, Stuttg. 1888, S. 366, 371, 554.
- 44) Altbayer. Monatsschr. hrg. v. Hist. Ver. v. O’bay. 3 (1901[02] S. 180 f. — Ammergauer Ztg. 1907. — Oberbayer. Arch. 1 (1839)/131 [Geräte- u. Münzenfund am Burgbühel im Moos von U’gau]; 14 (1854)/155, 319; 15 (1855)/5, 155, 159 [Römerschwert u. Münzen des Kaisers Galienus], 161 [röm. Denkstein b. Rottenbuch]. — Polling, Museum [sog. Regenbogenschüsselchen, gefunden bei Echelsbach]. — Römerhelm bei Saulgrub(?).
- 45) O b e r L., Kohlgrub, S. 187 f. — K a i s e r H e i n r i c h II., der mit seinem Heere 1004 von Augsburg aus aufgebrochen war, hielt zu „O m u g a“ darüber Musterung und führte es dann durch öde Gegenden und auf Sumpfwegen nach Trient. Unter diesem „Omuga“ ist das heutige Ammergau vermutet worden. (A n o n ., Züge der deutschen Kaiser über den Brenner [Tiroler Bote 1822, S. 324]).

Reiserechnungen des Wolfger von Ellenbrechtskirchen<sup>46</sup>, der zwischen 1191 und 1218 seinen Weg so ortet: Augusta, Thiglingen (wohl eher Denklingen als, wie meistens interpretiert, = Igling), Schongowe, Widengowe (= Peiting), Barthinkerke, Zirle, Insprucken. Das sind bedeutsame Zeugnisse für eine alte Route über Ettal schon vor dessen Gründung 1330. Auch der älteste Gründungsbericht<sup>47</sup> sagt aus, daß dort im Tale Ampherang auf dem Bauplatz des Klosters wilder Wald gewesen sei, wo sich Raubmörder aufzuhalten p f l e g t e n <sup>48</sup>. Tatsächlich habe man beim Ausgraben des Baugrundes und bei Erweiterungsbauten 200 Jahre später menschliche Gebeine in größerer Zahl gefunden<sup>49</sup>. Daueraufenthalt von Räufern setzt den Verkehr von Leuten voraus, die lohnende Beute in den Satteltaschen oder auf dem Fahrzeug mit sich führen. Wenn auch zugegeben werden muß, daß religiös-

46) 1191/1204 Bischof v. Passau, 1204/18 Patriarch v. Aquileia, Parteigänger der Stauer; er reiste dreimal über den Brenner.

47) L e i d i n g e r G., Neues Archiv f. ält. Gesch. 24 (1899) S. 677 ff. (HS 14 595). — Ett. Mandl 18 (1930) S. 18 f., 69.

48) „Da waz ein dicker wilder walt, da phlagen sich dy morder inne zu behaltene und taten darauz groszen schaden. Den wald lies er (Kaiser Ludwig) ausrewten und ving da daz closter an zu pawen“ (ebd.). — Von diesen Räufern erzählt der Reisebericht des Kardinals L u i g i d' A r a g o n a i. J. 1517, den dessen begleitender Sekretär A n t o n i o d e B e a t i s in apulischem Dialekt uns hinterlassen hat. Dieser Kardinal († 1519), Sproß des Aragonischen Königshauses und Mitglied des heiligen Kollegiums unter L e o X., gehört damit zu den frühesten bekannten Touristen auf der Kienbergstraße (P a s t o r L., Die Reise des Kardinals Luigi d' Aragona durch Deutschland . . ., Frbg./Br. 1905, S. 95 f.: „ . . . ad un miglio da Portencherchen trovaimo un monastero dell' ordine di san Benedetto in una campagna dove alias era loco de assaxini; et vi è una ornata et grande ecclesia facta in tondo con una bella cuppula, et nel mezzo si sustenta con un pilastro; et lo decto monasterio fo constructo per lo Imperatore Federico III to (!) ex voto che Dio li fece gratia redurlo in salute da Italia, et tale loco li fu revelato da l'angelo quale li apparve in habito di san Benedecto come vestino li monaci che lo serveno, et tal monasterio è decto la Madonna de Eype (!) . . .“ — Da der Florentiner Francesco Vettori, welcher die Gesandtschaft M a c h i a v e l l i s an den Hof K a i s e r M a x i m i l i a n s beschreibt, den Ammergauer Schnitzereien Beachtung schenkt, muß auch diese Legation i. J. 1507 den Weg über den Kienberg genommen haben (Diese Bemerkung Pastors konnte ich nicht nachprüfen, da mir dessen Quelle „Viaggio in Alemagna di Francesco Vettori, Ambasciatore della Republica Fiorentina a Maximiliano I, Parigi presso l'editore Place des Italiens 1, 1837“ nicht erreichbar war. Gem. S c h a d e l b a u e r Karl, die Erlebnisse des Florentiner Gesandten F. V. in Innsbruck i. J. 1507, ist der Reiseweg über Ettal nicht gesichert.) — Es gelang mir auch nicht festzustellen, ob K a i s e r K a r l V., der am 4. August 1541 über Seefeld nach Innsbruck kam, seinen Weg über die Ettaler Bergstraße genommen hat (Anon., Züge der deutschen Kaiser über den Brenner [Tiroler Bote 1822, S. 340]).

49) S a l b e r g Adalb., Vor Ettals Gründung (Ett. Mandl 18/1930, S. 22).

psychologische Motive den Kaiser Ludwig zur Gründung bewegten, so schließt das die nützliche Nebenabsicht, die solchen Stiftungen selten fehlt, in diesem Fall die Betreuung und Sicherung einer einträglichen Zollstraße an ihrer abschreckendsten Teilstrecke, doch nicht aus<sup>50</sup>. Denn der erste Zweck wäre an manchen anderen Orten auch, ja vielleicht leichter erfüllbar gewesen.

Wir wissen nicht, ob die schon seit 1274 bezeugten Messen zu Bozen mit dem bedeutendsten deutsch-italienischen Warenaustausch der Frequenz unserer sog. „unteren Straße“ zu Gute kamen oder ob die Einführung der Bozener Märkte die größere Verkehrsdichte über den Brenner gegenüber der „oberen Straße“ zur Voraussetzung haben<sup>50a</sup>. Jedenfalls gab die Verlegung dieser Märkte von Bozen nach Mittenwald i. J. 1487 dem Verkehr über die Ettaler Steige neue Impulse, wenn auch die Verkehrssperre Tirols gegen Bayern i. J. 1488 eine vorübergehende Verkehrsminderung zur Folge haben mochte. Doch war stets die „untere Straße“, d. h. jene über den Brenner die bequemste und deshalb drei bis viermal stärker besucht als die „obere“ über den Reschen. Auch nach Rückverlegung der Messen von Mittenwald nach Bozen gab man am Brennerzollhaus Lueg Weggeld für 20–25 000 Zug- und Saumpferde, während über den Reschen nur rund 12 000 zogen<sup>50b</sup>.

Zur vergleichswisen Beurteilung des Verkehrs über die „obere Straße“ seien noch folgende Daten genannt: 1137 Kaiser Lothars Heimzug über sie und sein Tod zu Breitenwang. — Konradin benützte sowohl die Straße lech-aufwärts über den Fern als auch 1266 zweimal unsere „untere Straße“ über den Ammergau<sup>51</sup>. — Errichtung der Klause am Fernstein ca. 1200, der Ehrenberger Klause durch den Grafen Meinhard II. von Tirol am Ende des 13. Jahrhunderts. — Der Zug Rupprechts v. d. Pfalz 1401, die letzte Italienfahrt alten Stiles, ging über den Fern, aber von da über die Mieminger Höhe zum Brenner<sup>52</sup>. — 1543 Ausbau der alten Fernpaßstraße mit 16prozentigen Steigungen und Hospiz auf der Paßhöhe<sup>53</sup>. Damit mag zusammenhängen der Befehl des Bayernherzogs von 1573 „wegen der (unangenehmen Ettaler) Kienbergstraße die Fuhrwerke keinesfalls von der Grenze zu Schongau tirolwärts über Füssen passieren zu lassen“<sup>54</sup>. Diese Ettaler Kienbergstrecke dürfte im

50) Glassthaner P., Ritterstift, Gralburg, Tempelhof (Ett. Mandl 15(1927) S. 37 [„ut et transeuntibus exhibeant opera pietatis“]; 18(1930) S. 70).

50a) Im 12. und 13. Jt. waren die Märkte zu Meran und Bozen hinsichtlich des Besuches von auswärts ziemlich gleichwertig, seit dem 15. Jht. haben die zu Bozen überwogen (Stolz O., Jhb. d. öst. Alp.Ver. 79 [1954], S. 68).

50b) Stolz O., Quellen... Handelsakt. X. (1955) S. 239 f. — Schlern-Schr. 108, S. 141. — Beer A., Zollpolitik... M. Theresias, Mitgl. d. Inst. f. ö. Gesch. Forsch. XIV 1 (1893) S. 290.

51) Böhmmer-Ficker, Reg. Imp. V, 2 Nr. 4793 ff.

52) Riezler S. v., Gesch. Bayerns, III, 192 f.

53) Gedenktafel am Schloß Fernstein. — Neubau der Fernpaßstraße 1854/58 (Karaisl F. v., Bauleistung im 19. Jhd. (Die „Straße“ VII (1937) S. 25. — Thurner H., a.a.O. S. 41–48).

54) KAN,b Rep. 67, Fasz. 862/4 v. 9.5.1573.

Schwierigkeitsgrad von der Finstermünzer Strecke auf der „oberen Straße“ kaum unterboten worden sein: Über die Brücke bei Altfinstermünz erreichte letztere das westliche Innufer und erklimm in beängstigender Steile die Höhe von Nauders. Inmitten der alten Brücke befand sich ein Turm mit so niedrigem Torbogen, den Fuhrwerke auf normalen Rädern nicht passieren konnten. Die Fuhrleute mußten sich beim Gastwirt zur Durchfahrt kleinere Räder borgen und der Wirt soll sie oft lange nicht hergeliehen haben, um die Reisenden zu längerem Aufenthalt in seiner Taferne zu nötigen<sup>55</sup>. Da überdies der Weg über diese „obere Straße“ je nach Witterung 3–4 Tage länger dauerte und die Lebensmittel dort teurer waren als auf unserer „unteren Straße“ über Ammergau, hätte letztere den Verkehr unbedingt an sich ziehen müssen.

Um 1600 herum oder noch etwas früher hören wir jedoch, daß „die Fuhrleute schon in Italien Sorge hätten, wie sie wohl über den Kienberg kämen“ und zogen vor, den Weg über Füssen nach Augsburg zu nehmen<sup>56</sup>. Aber auch nach erfolgtem Neubau der Ettaler Steige (1629) „bestand Gefahr, daß die Kaufleute den ungefährlicheren Weg über Füssen nehmen, weil die Rottleute (von O'gau) die Unterhaltungspflicht am neuen Kienbergweg verweigerten und keine Hand zur Reparatur anlegten<sup>57</sup>.

Empfindlicher Frequenzrückgang auf unserer Straße erfolgte dann ab 1679 durch die Rückverlegung der Messe in Mittenwald nach Bozen. Aus diesem Anlaß beschwerten sich die Mittenwalder bei ihrem Landesherrn, dem Bischof von Freising<sup>58</sup>, daß Fuhrleute „je lenger je mehr von diser vralt gewöhnlichen außgeschriebenen vnd publicierten Reichsstraß weckh vnd vf den o b e r n neu vfbrachten Schwäbischen weg“ und den „so Bluett ybten mordtweg (= Fernpaß!) hinauf vnd vf die ober straß (= oberes Etschtal über Meran) fahren würden, 1. weil die obere Straße in besserem Zustand sei als die über Mittenwald, 2. weil sich auf der oberen Straße nicht soviel Umladepätze (Ballenhäuser) befänden, 3. weil das an der untern Straße gelegene Bozen von Wein und Seide einen besonderen Aufschlag erhebe und 4. weil die bayerischen Zölle in Mittenwald zu hoch seien<sup>59</sup>“. Die Mittenwalder werfen Freising und Bayern unverblümt vor, daß beide Regierungen den teuren und fruchtlosen Amtsweg zum Kaiser scheuen würden, um die Sperrung der obren Straße zu erreichen, nachdem unsere untere Straße die „vr-

(Forts. S. 243)

55) 1845–1854 Bau der heutigen Anlage auf dem östlichen Innufer mit in den Felsen gesprengten Windungen bis zur Paßhöhe; für die Sprengungen 1560 Ztr. Pulver im Wert von 50 000 Gld.; Erweiterungsbauten 1899–1903 und in jüngster Zeit (Karaisl a.a.O., S. 25 f.).

56) KAN'b Rep. 76 Fasz. 862/4, Abt v. Ettal an Kurfürst 22.12.1652.

57) Ebd. 28. 4. 1655.

58) KAO'b, AR Fasz. 1183/79 v. 4.10.1679.

59) Ebd. und Memorial v. 28.9.1679 „waß man in Bayrn von Triendt biß nacher Augspurg auf allhiesiger Mittenwaldter straß nur von ainer ainigen Ihrn (= 72 alte bayr Maß à 1,069 Liter) Prandtwein gibt: Zu Triendt, w o m a n l a d e t , 1 kr. — Am Nefes 5 kr. — Neumarkht, allwo sich zwischen disem

orth und Aur die Straß thailt und was oben hinaußgeht auf St. Paul und herab durch Bayern will, auf Pozen muß, 3 kr. — Zu Pozen im Eisack allwo sye zuekhomen miessen und nit wie Obersträßler vmbfahren khinen, 49 kr. — Im Amtshauß alda 30 kr. — Zum Colmair (= Kolman) 12 kr. — Zur Klausen 4 kr. — Zue Prixen 2 kr. — Zue Maulß 1 kr. — Zue Lurx 1 kr. — Am Lueg 8 kr. — Zu Inspruckh im P a l l e n h a u s 4 kr. — vor der Statt herauß 2 kr. — Zu Zihrl 43 kr. — Summa deß Tyrolisch Zohls 2 fl 45 kr. — Zu Mittenwald Zohl 4 kr. — Aufschlag was in (nach) Schwaben geht (außer in Bayern sogar 6 fl. 30 Schill. ohne daß Umgelts trifft) 43 kr. — Summa Bayrischen Zolls Aufschlags 47 kr.

Wenn nun ainer aufs wenigst 21 Ihrn fiehrt, deren doch ainer sonnst mit 6 Pferden mehrer fiehren kann, macht die Ausgab von ainem Wagen schonn 74fl 12 kr. Ohne Fuhrlohn, Weggeld, Kaufschilling vnd Laden hingegeben machts auf der o b e r n Neuen Straß von ainem solchen Waagen mehrers nit alß 40 fl 36 kr. Verbleibt also dem Fuehrmann noch vor sein Gewinn vor den Umbweg, außer was er noch dazue an Weeg und Haußgelt auf gemelt oberer Straß gegen hießiger erspare, darumb ainer gar wohl umbfahren khan, ybrig 33 fl 36 kr. Umb welche dan ainer gar wohl die ober sträß khan fahrn, zemahln sye auf diser Mittelwaldter Straß auf 2 Fuhren, Ihrem Vorgeben nach, nit sovil khinen gewünen, als nur diß ohne anderer ausgab trifft. — Gestalten auch Stephan Bärtl Fuhrknecht beim Höllen (= Familienname Hel) von Schongau vnd deß Stozen von Hohenfurch vorgibt, daß sye glich neben andern negst herumb ligendten auf die obersträß nach Burkhaw (= Burggen b. Schongau) nur bey 2 stundt, mehrer ist 3, ze fahren haben, aber auf Schongau hinein gar niemant khombt, *als waß zu zeiten ein wenig Rottguet ist, so auf erwendter Obern sträß nit glich khan so eilfertig in den bestimbten Täg alß auf der Mittenwaldter sträß gefiert werden*; sondern bleiben stetts mit Giettern und anderem auf erwendter obern Straß; vnd gehen (sonderbar Sombers Zeiten) daselbsten seiner Aussag nach, alzeit 10 gar woll, wo nit mehrer Wägen, biß allhier ainer geht. Wie dann die 2 Höllen (= Hel) zu Prandten (= Pfronten), deren ainer stets auf der Straß 24 vnd der ander 11 in 12 Roß hat und haltet. Item die Khnipflberger von Reith (= Reutte) auch 11 und 12. Die Hartmener (= Hartmann) zu Fissen 15. Nitweniger die 2 Brieder Herkhomer genant Sambmaister (= Sameister b. Füssen) auf 3 Wägen 17 bis 18. Und Martin Stöb von Pruckh (= Schwabbruck) in 2 Wägen 11 bis 12 Roß hat, so alle nach Venedtig fahrn, die andern Fuehrleit aber, allß der Marx und Geörg Schelckhle (von) Denkhlingen und Eiretshoven, dann der Mathias Kiening von Schwabsoyen, die Schmelzer vnd andre mehr, die n i t nach Venedtig fahrn, sondern nur nach Triendt vnd dergleichen Orthen, khinen dermahlen gar nit benent werden, deren sehr vill noch vorhanden sein, außer der Khornfuhren, so nach Fießen gehen, welche deren vill Tausent Schäffel durchbringen. Item deren Khölber — vnd andrer Gänder Fuhren mehr. Und wollen auch über Achenal nichts melden, was dorthin zu hiesiger Straß Abbruch, sowohl an Gietern alß Wein gehet vnd sonderbar an Prandtwein daselbst verschlagen werden khan. —

Waß man auf der obern Neu aufgebrachten S c h w ä b i s c h e n S t r a ß von ainer Ihrn Prandtwein bis nacher Augspurg gibt:

Zu Triendt, wo man ladt 1 kr. — Aufm Nefes 5 kr. — Neumarkcht, wo sich die Straß zwischen Aur vnd dissorths tailt vn Pozen nit berirn, 3 kr. — Bey St. Paull 18 kr. — Auf der Döll 8 kr. — Zu Nauders 1 kr. — FinsterMinz 12 kr.

alten verbrieften“ Monopolrechte für den Transport von und nach Augsburg, Nürnberg und Frankfurt<sup>60</sup> habe. Die Petition der Mittenwalder erreichte zwar, daß die Augsburger Deputierten ihren Fuhrleuten einschärften, die „privilegierte untere Straße“ zu benutzen. Die Deputierten entschuldigten sich jedoch gleichzeitig, daß es keine Kontrolle für Einhaltung der unteren Straße gäbe<sup>61</sup>. Wahrscheinlich hatten sie daran auch kein Interesse, nachdem die Verhältnisse auf der oberen Straße zu jener Zeit eben günstiger lagen. Aus den „vralten verbrieften Rechten“ und aus dem „neu vbrachten Schwäbischen Weg“ schließen wir aber auf das ehrwürdige Alter des Weges über die Ettaler Steige.

*Rivalität des Kienbergweges mit der Straße über Murnau*

Die Frage nach dem Vorrang der beiden Straßenzüge von Partenkirchen nach Augsburg, von denen der eine über Ettal-Schongau, der andere über Murnau-Weilheim<sup>62</sup> führte, ist kaum zu entscheiden. Sie waren zudem noch ziemlich gleich lang.

---

— Fernstain 42kr. — Ernperg bey Reitha 2 kr. — Fießen in der statt 24 kr. NB! Vom Wein 15 kr. — Alsdann nacher Augspurg vnd khombt auf khainen Bayrischen poten, sondern geht alls endters Lechs nacher Augspurg vnd gibt nur Nihil. Zesammen 1 fl 56 kr.

Den Churfrstl. Bayer. Zohl zu Niderhoven (Bayrniederhofen?) berirt man weiter nit; aber *Staingadten, Rottenpuech vnd dergleichen wenige Clöster, die vor disem auch die Mittenwaldter straß gefahrn*, dise khomben dahin und miessen bayr. Boden betretten, auch neben der statt Fiessen fürfahren; sonsten gehet auch dise Straß zu Niderhoven gar schlecht vnd khomet schier niemandt hin, alß waß zu zeiten die Crämer sein vnd Haffner, . . . aber von Fuehrleithen nichts. Der Stephan Bärtl, Fuehrknecht beim Höllen zu Schongau sagt, daß man auf der obern straß zwar etlich tæg gegen Mittenwaldter straß mehr brauche . . . yedoch vndgehindert dessen bey ainem Waagen auf die 20 fl wenigst yber allen vnkosten dannoch erhalten. Wie dann die ober Straß vill besser alß dise. Und alzeit 10 Wägen dort gehn biß hier (= auf der Mittenwalder Straße) ainer durchbracht würdt. Gestalten dann daß Weggelt: vnd von Pallhaisern auch nit sovil alß auf der vnder straß . . . trifft die völlige Außgab auf der obern Neuen straßen nur 40 fl 36 kr. . . . Also ainem Fuhrman gegen Mittenwaldter Straß ybrig verbleibt zum Gwün, ohne deß Weggelts etc. vnd außer waß die Weingieter vnd Seidenpallen antrifft, so auch ain zimliches . . . auf erwendter vnder Straßen weegen des Aufschlags und anderem etc. mehrer macht, vorab umb daß verstandtermaßen zu Pozen von der Seidenwar gar vil geben werden mueß, hingegen die, so auf die ober straß fahrn, nichts geben vnd nit hinein khomben, sondern darneben fürfahrn. 33 fl 30 kr.“

60) KAN'b, Rep. 46, Verz. 2, Fasz. 19 Nr. 55 v. 5.2.1622.

61) Ebd.

62) Eine Verbindungsstraße zwischen Kohlgrub und Murnau, die für schwereres Fuhrwerk brauchbar war, entstand erst durch die 1775 vollendete Salzstraße (O b e r L., Kohlgrub, S. 189).

Zu Gunsten der Vorherrschaft der Ettaler Steige kann geltend gemacht werden:

1. Die oben schon erwähnten (Seite 238 f) Itinerarien Albrechts von Stade und Wolfgers von Ellenbrechtskirchen um ca. 1200. Für Murnau gibt es keinen so alten Reisewegbeleg.

2. Daß der Ettaler Kienbergweg ursprünglich nur in Form eines Saumpfadcs beschritten wurde<sup>63</sup>, ist noch kein vollwertiges Argument<sup>64</sup> gegen einen schon frühzeitig bestehenden Handelsweg über den Ammergau. Ein O'gauer Wildbach heißt die Esellaine. Man leitet diesen Namen von den Saumtieren ab, die dort getränkt worden sind. Dort gab es auch den sog. Warbichl oder „warperg“, wo die Warenballen niedergelegt wurden<sup>65</sup>. Aber

63) Am Pfnztag vor St. Leonhard 1474 sagten zu Weilheim mehr als 80 vom dortigen Unterrichter befragte alte Männer aus, „daß man mit trucken des reichs gut von Partenkirchen her ab gen Murnaw nach dem Hengenstein (= Felswand zwischen Oberau und Eschenlohe links der Loisach) geuarn sei und ze Murnaw auf die rott nydergelegt vnd darnach auf die rott wider aufgegeben hab weytter ze füren gen Weylheim, desgleichen was von vnden herauf von München (!) gen Weylheim auf die Rott nydergelegt vnd anderhalben auch auf die Rott gen Murnaw kömen sey, hab man auch nydergelegt vnd wider aufgeben gen Partenkirchen. Indem haben sich des reichs veint auf schonburg (= Schaumburg b. Ohlstadt) auf enthalten vnd da die läut bebraubt, darumb sich die kauffläütt auch von der strass zogen vnd kert haben. In sei auch wissent das ainsmals das wasser am Hängenstein den Weg hingefürt hab, darnach haben sich etlich kauffläütt aus über den Könberg gericht vnd gevarn. Darnach hab man den weg durch den wald gemacht zwischen Eschenloch vnd Puchwyss (also rechts der Loisach), da hab man den weg vnd strass besucht in mass wie vor. Vnd also gedenken sy das des reichs strass seit ihrem gedenken besucht sei worden bis auf den heutigen tag. Sie haben auch von ihren eltern vnd vorderen (= Großeltern) albeg gehört, das nur ein sämersteig über den Könberg gangen sei vnd des reichs strass herab für Murnaw gangen sei. In sei auch mehr wissent, das die von Murnaw des reichs veint gevangen haben, genannt der Schneberger selb sibender zwischen Aw vnd Eschenloch . . . vnd gericht mit dem schwert.“ Ein anderer alter Mann berichtet ähnlich: „dass mit trucken des reichs strass gut die von Murnaw auf der rott gen Weilhaim gefürt vnd da nydergelegt die Pallen an dem Margkt vnd seyen gelegen von einem Haus zu dem andern vnd die von Weilhaim habens auf der rott verrer auch gefürt; desgleichen was von München (!) vnder anderhalben auf der rott gen Weilhaim gangen sei . . . Das habe er oft von seinem Schwäher gehört, wann er mit ihm von Partenkirchen herab sei geritten, da hab er ihm die alten pruggladen (wohl zur Wegbefestigung über versumpften Boden) gezeigt, da die alte strass gangen sei“ (Urk. v. 1474 a. d. Gräfl. Törring-Seefeld-Archiv, siehe Obb. Arch. 8 [1847] S. 286. — HStAMü, Weilh. Urk., Fasz. 3 n. 27.). — Mit diesem Beleg rivalisiert Anm. 75.

64) Eberl B., Die römische Straßenverbindung Augsburg—Partenkirchen—Innsbruck (Brenner) (Das Schwäbische Museum 1928, S. 65).

65) Bogenrieder, O'gau und sein Passionsspiel, München 1930, S. 18 f. — Ur-

auch zu Oberau existierte ein solcher War(t)büchl<sup>66</sup>. Dies zusammen läßt auf einen erheblichen und länger dauernden — sonst hätten sich diese Bezeichnungen nicht so zäh erhalten können! — Güterverkehr über den Kienberg-saumweg schließen, der, wie oben schon erwähnt, nicht bloß mit Packtieren beschränkt, sondern auch mit Karren befahren werden konnte, wobei die Zugtiere hintereinander in der Gabel gingen<sup>67</sup>. In der (Anm. 63) zitierten Aussage der 80 alten Männer ist auch zweimal n u r von dem gegenüber Augsburg unerheblichen Güterverkehr nach dem damals noch ganz jungen München die Rede. Übrigens verfrachtete man auch auf der Murnauer Straße 1517 noch vielfach mit Sämrössen in beiden Richtungen, wie eine Zollordnung für Eschenlohe bezeugt<sup>68</sup>. Das für Tirol geltende Forschungsergebnis, daß bis Ende des 18. Jhts. auch auf Fahrstraßen neben dem Wagenverkehr noch viel mit Saumtieren gefrachtet wurde, darf auf die Kienbergstraße ausgeweitet werden. Ein Führer hatte dabei oft mehrere, sogar 20–30 solcher Tragtiere unter seiner Obhut, weil sie mit ihren schweren Lasten auch allein in ihrer Reihe blieben. Sie waren den Fuhrwerken an Reisegeschwindigkeit, die Fuhrwerke den Sämern jedoch an Fassungskraft überlegen<sup>68a</sup>.

3. Man kann sich schwer vorstellen, daß der Welfenstammsitz in Peiting mit seinen Besitzungen im Ammergau sowie die Welfengründungen Rottenbuch und Steingaden ohne bedeutsamen östlichen Straßenanschluß gewesen wären. Ferner kann hiefür die überlieferte Stiftung der Heilig-Blut-Wallfahrt Kappel bei U'gau durch die Gemahlin Welf I. beweisen<sup>68b</sup>.

4. Der Transport der Tuffquader aus Huglfing für den Ettaler Kirchenbau

---

kunde im Pfarrarchiv O'gau von 1424. — Der Lehrer J. Rich. Bührlen von Ettal berichtet in seinem Schriftchen „Die alte Reichsstraße Augsburg—Mittenwald—Botzen—Venedig“ (Garmisch, A. Adam, 1890, S. 5), daß 1875 am Ettaler Berg „ein Hufeisen für einen Maulesel gefunden worden sei, das den ganzen Huf umschloß“ und erinnert ferner an die „Maulwiesen“-Flur sw. von der Kulmination der Ettaler Bergstraße, wo man den Saumtieren Ruhe und Weide gegönnt habe. — Auch die Wege über den Jaufen, den Arlberg und selbst die Brennerstraße zwischen Klausen und Bozen waren ehemals nur Saumpfade.

66) „Wartbüchl“ als Ende der Landstraße im Ettaler Gericht „piss fürn gatter am Wartbüchl“ (HStAMü, Ett. Lit. n. 1).

67) Birk a. a. O. 211.

68) HStAMü, Urk. GUMurnau n. 433 aus Fasz. 23. — Ebd., Ger. Lit. Weilheim, Nr. 65, Weglohn und Zoll zu Kochel 1592/94.

68a) S t o l z O., Jhrb. d. ö. Alp.Ver. 79 (1954), S. 70. — H a g l e i t h n e r, Das Gewerbe der Säumer (Tiroler Heimatbl. 13 [1935] S. 255).

68b) Der zeitgenössische Bericht über die ersten 31 Minderbrüder, welche 1221 über den Brenner frierend und hungrig nach Matrei gekommen sind und dann von Innsbruck aus „per villas et castella et monasteria transeundo“ nach Augsburg pilgerten, um sich dort niederzulassen, gestattet leider keine Aussage darüber, ob sie über Füssen oder über Murnau-Weilheim oder über den Ammergau ihr Ziel erreichten (Anal. Franc., Quaracchi 1885/I p. 9).

und die Verbindung Ettals mit seinen im Ammergau, Werdenfelser Land, um Murnau gelegenen Besitzungen und die seelsorgliche Stationierung eines Ettaler Paters zu Seefeld um 1399, deuten auf einen bestehenden frequentierten Verkehrsweg<sup>69</sup>.

5. Schon 1400 war den Schongauern erlaubt worden, eine Waage zu errichten, „daran sy alle Kaufmannsschatz, die aus oder ein durch die Stat geet, wägen mögen, damit den Kaufluten und Fuhrluten gleich beschehe“. Dies setzt einen mindestens schon im 14. Jahrhundert bestehenden Durchgangsverkehr voraus<sup>70</sup>.

6. Im Jahr 1405 (März 30.) „tun die Brüder Ernst und Wilhelm, Herzöge in Bayern, den Bürgern und der Bauernschaft zu O'gau die Gnade, daß alle Kaufmannschaft, die durchgeht, daselbst eine Niederlage habe, ganz wie es zu Murnau ist und wie es von Kaiser Ludwig, Markgraf Ludwig dem Brandenburger und andern fürstlichen Vorfahren hergebracht ist<sup>71</sup>. 1420 bestätigen die Herzöge Ernst, Wilhelm und Albrecht den O'gauern dieses Niederlagsrecht mit dem Zusatz: „allwög dieweil die Straße geht und niderst anderstwo und soll niemand kein Kaufmannschaft führen, dann die von O'gau mit ihren Geschirren . . . es wäre dann, daß die Straß anderstwohin geführt würde, als nach altem Herkommen ist<sup>72</sup>“.

7. 1424 meldet die Stiftungsurkunde der Frühmesse von O'gau, daß „in obern ammergau vil edel vnd nit edel lantfarer vnd kaufleutt, pilgerim vnd ander ubernacht“ seien<sup>73</sup>.

8. 1431 erlaubt Herzog Ernst „den armen Leuthen ab dem Etal, aus dem Ammergau, von Raitenpuech und von Staingaden, daß sy Salz, dez sy zu ir Notturf bedurffen . . . von Halle aus dem yntal fürn und nemen muegen<sup>74</sup>“.

9. 1449 (Nov. 13) tritt klagend vor Conrad Rotter, Richter zu Schongau, Konrad Schuster, Bürgermeister von Schongau, wegen Straßenbau, Jurisdiktion und Zoll. Er beruft sich auf das Zeugnis des 96 (!) Jahr alten Dickl, gesessen zu Büttingen (= Peiting), der eidlich aussagt, „daß des Reichs Straße so lang er gedenkt (also mindestens schon 1370) und was er von den Eltern gehört (also schon ca. 1300) von Augsburg gen Schongau gegangen sei und von Schongau gen Ammergau und von Schongau gen Bewren (= Bernbeuren?, Kaufbeuren?) . . .“<sup>75</sup>

10. 1461 (Juli 11.) gestehen Lienhard Peck, Schneider von Ammergau und Peter Posser von U'gau, daß sie zwei Rompilger und Brüder auf der „freien

69) LAI, Urk. II 8071 (Ensisheim 1399 Nov. 26).

70) Lori, Lechrain Bd. 2, Bestätigung der Stadtfreiheiten 1436.

71) Urk.-Regest Schongau, Obb. Arch. 10 (1849/50) S. 34. (Originale verschollen).

72) Lori, Gesch. d. Lechrains II 106. — Meichelbeck S. 173.

73) Pfarrarchiv O'gau.

74) Lori, Bergrecht n 70/28. — 1621 erging Verbot der Salzeinfuhr aus Tirol, 1629 wieder erlaubt, 1630 endgültig zu Gunsten des Bayer. Salzes verboten (Ober L., Kohlgrub, S. 189 f.).

75) Urk. Regest Schongau, Privilegienbuch im Stadtarchiv. — Obb. Arch. 10 (1849/50) S. 34. — Dieser Beleg rivalisiert mit dem der Anm. 63.

Reichsstraße bei der Klausen<sup>76</sup> ermordet hätten; ferner 3 weitere Pilger auf der langen Bruck zu Wurmansau, wobei noch 3 Männer von Wurmansau beteiligt gewesen sind; ferner an derselben Stelle wieder einen Pilger; außerdem einen berittenen Kaufmann im Ramsauersteig (ca. 4 km nw. Rottenbuch); einen anderen reitenden Kaufmann raubten sie aus; ebenso eine Frau aus Mindelheim auf der langen Bruck bei Wurmansau<sup>77</sup>. Diese Liste von Verbrechen setzt einen beträchtlichen Straßenverkehr voraus.

11. 1574 (Juni 4.) wird ein „altes verbrieftes Herkommen“ bestätigt, daß die Rottleute von Ammergau die Kaufmannsgüter von Augsburg, Nürnberg und andern Orten, die ins Welschland gehen, hinein und dann wieder herausführen müssen „von der Bruck am Aichelspach bis gen Aw (= Oberau) am Gatter bey 41 Meilen Wegs weit“<sup>78</sup>.

12. 1553 (März 2.) hat ein Weilheimer, der kein Rottmann war, von einem Augsburger Kaufmann eine Güterbeförderung nach Bozen übernommen und ist damit „über Weilheim abseits der rechten Straße“ gefahren. Als er dann von Bozen wieder (mit einer Fuhre Wein) zurückkehrte, haben ihn die Schongauer Rottleute auf freier Straße bei Murnau gefangen genommen . . . und nach Schongau geführt. Die Schongauer hatten vom Weilheimer Rat seine Auslieferung verlangt gehabt, um ihn abstrafen zu können. Weil Weilheim es verweigerte, haben sich die Schongauer selbst Recht verschafft, wozu sie durch die Rottordnung und alte Briefe berechtigt gewesen sind<sup>79</sup>.

13. 1658 (Aug. 1.) verlangten die Murnauer, daß die Rott von O'gau nach Murnau verlegt werde und erbaten sich, für ihren Straßenunterhalt selbst zu sorgen. Daraufhin haben die 3 Ettalischen Hofmäder (Soien, Kohlgrub, U'gau) freiwillig die dem Verkehr hinderlichen Stauden auf der Ammergauer Straße entfernt und über ihre Unterhaltungspflicht hinausgehend instand gesetzt<sup>80</sup>. Wir müssen daraus schließen, daß die Straße über Murnau (seit dem ausgehenden Mittelalter?) keine privilegierte Rottstraße mehr gewesen ist.

76) Fraglich, ob die Hofmädergrenze Kohlgrub-U'gau „beim Klausbach“ oder der Ammerdurchbruch bei der Bärenhöhle zu O'gau gemeint ist (S. Anm. 172).

77) Urk. Regest Schongau, Obb. Arch. 10 (1849/50); Orig. versch. Gemäß R. Bührle (Die alte Reichsstraße etc., Garmisch 1890, S. 6 ff.), der das Original sicher noch in Händen hatte, handelt es sich sogar um 17 solche Raub- und Mordvergehen. Die Stadt Schongau forderte nach der langjährigen Jagd auf die Räuber vom Murnauer Pfleger einen Unkostenbeitrag, was dieser verweigerte, vielleicht, weil er an der Sicherheit auf der Ammergauer Straße weniger Interesse hatte. Er mußte sich aber einem unparteiischen Schiedspruch der Stadt Landsberg fügen und beisteuern.

78) HStAMü, Ett. Lit. n. 1, 159/164.

79) Urk. Regest Schongau, Obb. Arch. 10 (1849/50); Orig. versch.

80) HStAMü, Ett. Lit. n. 1.

14. 1716 (Okt. 14.) neuer Vertrag der Augsburger Kaufleute mit Schongau zur Erhaltung der „uralten Rottstraße“ über den Ammergau<sup>81</sup>.

15. Der führende alpenländische Verkehrsgeschichtler Hofrat Otto Stolz sagt in seiner „Geschichte des Zollwesens, Verkehrs und Handels in Tirol und Vorarlberg“, die drei Jahre vor seinem Tod herauskam: „Die Strecke Innsbruck – Garmisch – Schongau – Augsburg hatte zur Römerzeit eine Hauptstraße, im Mittelalter und in der Neuzeit bis in das 18. Jht. war sie die wichtigste Fortsetzung der Brennerlinie; seitdem trat aber allmählich München verkehrspolitisch an die Stelle von Augsburg<sup>81a</sup>.“

Zu Gunsten einer Vorherrschaft der Straße über Murnau wird angeführt:

1. 1912/14 wurde durch Grabungen ein kräftiger Römerstraßenzug gefunden, der von Partenkirchen über Murnau und Weilheim längs des westlichen Ammerseeufers ins obere Paartal strebt und über das bayerische Lechfeld die Lechbrücke bei Augsburg erreicht<sup>82</sup>.

2. Der Freie Heinrich schenkte zwischen 1075 und 1090 seinen Eigenbesitz Schönwag bei Weilheim dem Bischof Altwin von Brixen<sup>82a</sup>.

3. Bischof Bertold von Brixen bekundet 1218, daß die Grafen Bertold und Heinrich von Eschenloh auf ihr Lebensanrecht an Chune-gunda, der Frau des Rudolf von Pfitsch, verzichtet haben und sichert dieser die Zugehörigkeit zur Kirche von Brixen<sup>82b</sup>.

4. Der Weg für die Weinlieferungen an das Kloster St. Ulrich und Afra zu Augsburg erfolgte gemäß dem *liber censualis* vom 12. Jht.<sup>82c</sup> durch dem Kloster dienstpflichtige Höfe, die in Richtung über Murnau gelegen waren (Huglfing, Deimeried u. a.), obwohl dieses Augsburger Stift auch in der Fortsetzung der Straße über den Ammergau ebenfalls begütert gewesen wäre (Seestall, Umnenhofen, Lindenberg, Germaringen). Freilich waren die erstgenannten Höfe dem Stift eigens zur Ableistung dieser Weinfracht geschenkt worden<sup>82d</sup> und ihre Auswahl wurde nicht durch den mehr oder weniger frequentierten Transportweg bestimmt, sondern der Weg war eine

81) Urk. Regest Schongau, Obb. Arch. 10 (1849/50); Orig. versch.

81a) Stolz O., Schlern-Schr. 108 (1953) S. 282. — In seiner Karte „Die Verkehrswege Tirols v. Altertum bis ins 19. Jht.“ hat er die Straße über Murnau nicht einmal eingezeichnet. (Ebd. — Außerdem: Stolz O., Zollwesen und Handelsverkehr in Tirol in alter Zeit, Schlern-Schr. 77 [1951] S. 66).

82) Eberl B., a. a. O. S. 64. — Mit Rücksicht darauf befremdet es aber dann, daß die rekonstruierbaren mittelalterlichen Römerzüge, die meist auf dem Lechfeld sammelten, dem östlichen Ammerseeufer folgten (Ebd. S. 65 f.).

82a) Redlich, Traditionsbücher des Hochstifts Brixen, Innsbruck 1886, S. 116.

82b) Ebd., S. 194.

82c) Mon. Boic. XXII S. 154.

82d) Ebd. S. 17.

Folge der zufälligen Schenkung. Deshalb ist dieses Argument und wohl die zwei vorigen auch nicht voll beweiskräftig<sup>82e</sup>.

5. Zwischen 1288 und 1370 scheinen in den älteren Tiroler Reitbüchern (LAI) oberdeutsche Kaufleute auf, die sich gemäß ihren Wohnsitzen auf die Routen über Murnau (Ingolstadt, Landshut, München, Murnau, Regensburg, Starnberg, Weilheim), über den Ammergau (Augsburg, Donauwörth, Kaufbeuren, Landsberg, Nürnberg, Schongau, Ulm) und über den Fernpaß (Füssen, Isny, Kempten, Konstanz, Leutkirch, Lindau, Memmingen, Nesselwang, Ravensburg) verteilen lassen, freilich mit einer gewissen Unsicherheit. Dieser Verteilung gemäß, ist die Route über Murnau in der genannten Zeit die frequentierteste<sup>82f</sup>. Außer der unsicheren Straßenverteilung hinkt diese Zählung an dem außer Betracht gebliebenen Transitverkehr über Tirol hinaus<sup>82g</sup>. Aus einem Vergleich des Rechnungsbuches vom oberen Viztumamt Ludwigs des Strengen (1291/94) und der wenig jüngeren Augsburger Baumeisterrechnungen (1320/31) ergeben sich für die Ammergauer Route 32, für die Murnauer Strecke 21 Nennungen von in Tirol handelnden Kaufleuten, wobei die verschiedenen langen Zeiträume zu beachten sind<sup>82h</sup>.

6. Die Ableitung „Ettal“ aus „Ödtal“<sup>83</sup>.

7. Kaiser Ludwig gibt 1332 „den Burgern und der Paurschaft . . . zu Ammergau die gnad, daß alle Kaufmannschaft, die da durch und für goth . . . daselbs Niderlag habe . . . in aller Weis und gewohnheit als zu Murnau“<sup>84</sup>.

---

82e) Für das eine oder andere Kloster ließe es sich vielleicht noch weiter vervollständigen. Für das Hochstift und das Domkapitel Augsburg läßt sich der Weinfrachtweg aus dem Urbar von 1316 z. B. aber nicht feststellen (Mon. Boic. 34 b).

82f) Unter statistischer Auswertung von: B a s t i a n Franz, Oberdeutsche Kaufleute in den älteren Tiroler Reitbüchern (1288—1370), München 1931, zähle ich über Murnau 158, über Ammergau 96 und über den Fern 45 in Tirol handelnde Kaufleute.

82g) Es scheint auch nur ein einziger Nürnberger auf!

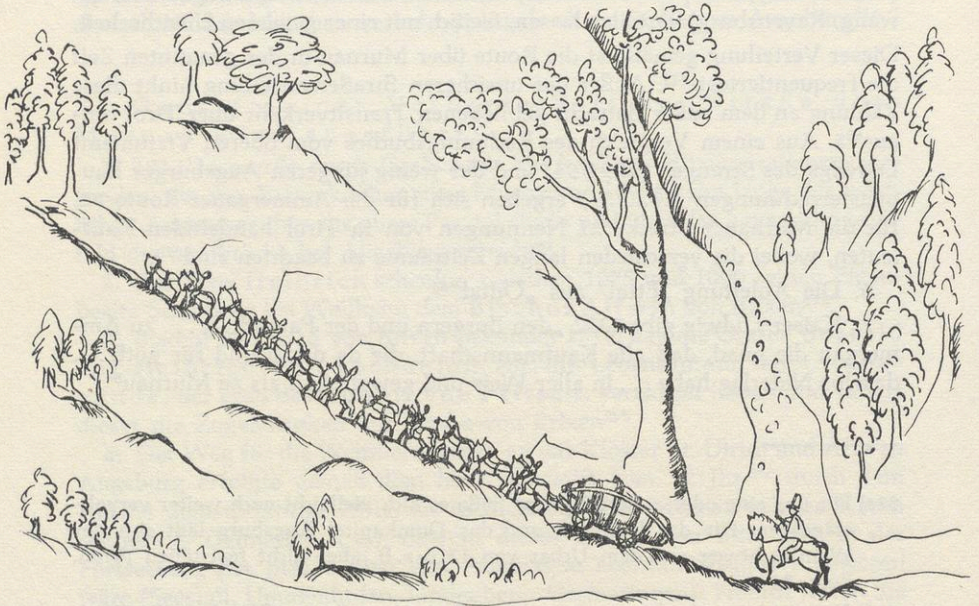
82h) Ztschr. d. hist. Ver. v. Schwb. u. Nbg. V, S. 8—189. — Obb. Arch. XXVI S. 281—317.

83) Eberl, ebd. — Diese neben „Ehetal“ (= Tal des Gelöbnisses) und „Tal des Ethiko“ bestehenden Ethymologien sind abwegig gem. B a u e r r e i ß R., Der Name Ettal etc. (Stud. u. Mittlg. a. d. Ben. O. 67 [1956] S. 259 f.).

84) Zit. n. H o l z n e r, Garm. Tagbl. Nr. 296, 21. 12. 1938. — Dieses Privileg besagt eigentlich nur, daß O'gau auf seiner Straße, wo schon Verkehr ging, das gleiche Ballenhausrecht erhielt, wie es Murnau hatte. Man sieht nicht ein, wieso Kaiser Ludwig mit einer Begünstigung der Ammergauer Straße die Murnauer Straße, die doch auch in seinem Territorium verlief, schädigen wollte. Es möchte denn sein, daß er den Zoll der Seefeld-Törring ausschalten wollte (Beachte das Vorhandensein der Urkunde von Anm. 63 in deren Archiv!).

8. Aus einer Kopie von 1435 des (also noch älteres Original!) „Peitinger Ehehaftrechts“<sup>85</sup> ist zu entnehmen, daß der Lech bei Schongau nur durch einen Steg überbrückt war, was einem Verkehr mit schwerer Kaufmannsfracht entgegen ist<sup>86</sup>.

9. Als die Straße zwischen Oberau und Eschenlohe neben dem „Hangenden Stein“ zwei bis drei Generationen vor 1474 von der Loisach weggeschwemmt worden war, „haben sich etlich kaufläutt aus über den Könberg (= Kienberg) gericht vnd gevarn“<sup>87</sup>.



85) Lori, Lechrain II 136. — Westenrieder, Beyträge zur Vaterländ. Historie 1792, IV 56.

86) Das Kloster Steingaden hatte 12 km oberhalb eine Brücke als Verbindung zu seinen schwäbisch gelegenen Gütern, die 1713 abgetragen wurde. Eine Brücke über den Lech befand sich jedenfalls vor dem Bauernkrieg zu „Lechbruck“, die später durch eine Fähre ersetzt worden ist (Dussler P. H., Das Kloster Steingaden u. Lechbruck [Lech-Ammerrain, Beil. zu „Schongauer Nachrichten“ 5 [1954] Nr. 2, 3])

87) S. Anm. 63. Dort heißt es aber weiter, daß deshalb die Straße auf die rechte Loisachseite zwischen Buchwies und Eschenlohe „in den Wald“ gelegt worden sei, wo sie blieb bis zu „der Zeit da die Landstraßen (wieder) diesseits (links) der Loisach über Eschenlohe und Oberau in Grafschaft Werdenfels erhoben worden“ (KAO'b, GL Fasz. 4453 n. 183 fol. 349 v. 15. 4. 1796; es handelt sich hier um eine Reparatur der Brücke bei Buchwies) bzw. „bevor die Bestimmung, ob die Commercial Straßen dißseits an der sog. Engelsbuch der Gipsmühl (Gipsmüller Mich. Daisenberger 1796) oder über Puchwis jenseits der Loisach erhoben werden solle, gnädigst gemacht worden ist...“ (ebd. fol.

*Die Rottstraße*<sup>88</sup>

Am Verleger Lang'schen Museum zu O'gau las man unter dem seit ca. 30 Jahren übermalten Fresko eines vierspännigen Planwagens<sup>89</sup> und einer Postkutsche die Verse eines unbekanntenen Dichters:

Dies Bild gemahnt an alte Zeit,  
an glänzende Vergangenheit.  
Die alte Rottstraß' führte da  
von Augsburg nach Venezia.  
Die Straße, einst so schwer an Fracht,  
sie träumt nun still von alter Pracht.

Der geschichtliche Kern dieses Ergusses ist die Privilegierung der „freien Reichsstraße“ über O'gau - Ettal. Wenigstens theoretisch stand der Verkehrsteilnehmer auf einer freien Reichsstraße unter der Oberhoheit des Kaisers ähnlich dem Bürger einer freien Reichsstadt. Ein Teil des Güterverkehrs auf ihr war das Monopol einer zünftig organisierten Fuhrmannschaft<sup>90</sup>,

---

354). Diese 1796 am Hangenden Stein entlang leitende Straße wird 1629/30 vermutlich als der „Untere Weg“ nach Eschenlohe bezeichnet, den der Ettaler Abt gleichzeitig mit dem Kienbergweg „neu gemacht und beschütten hat lassen“, „den nur die Giltuntertanen mit kleinen Wagen befuhren, nicht aber die Kaufleute mit Wein und Getreide“ (KAN'b. Rep. 67, Fasz. 862/4 v. 23. 11. 1629. — HSTAMü, Ett. Urk. 1. 1. 1630). — Der Verkehr auf der Murnauer Straße ist aber durch diese Verlegung aufs rechtseitige Loisachufer nicht merklich zurückgegangen, denn es heißt (Anm. 63) weiter: „da hab man den weg vnd strass besucht in mass wie zuvor“. Der Verkehr hat sich also nicht zu Gunsten der Ettaler Steige verschoben, wo sich der alte Hauptverkehr nach Augsburg wie bisher abwickelte, allerdings wohl nicht mehr auf einem schmälern Saumweg, sondern auf einer breiteren Straße (Vgl. hiezu die einer erschöpfenden Quellensicht entbehrenden Angaben bei Hibler I. J., Geschichte des oberen Loisachtales und der Grafschaft Werdenfels. Garmisch 1908, S. 89 f., 106).

- 88) Ableitung vom italienischen „rotta“ = abgerissen und dementsprechende Übersetzung „Staffel“ (Großhauser a. a. O. S. 632) oder von „Sich zusammennrotten“, also soviel wie Transportgenossenschaft. — Die Entstehung des Rottwesens ist archivalisch nicht mehr belegbar. Die ersten Streitigkeiten zwischen Augsburg und Bayern wegen der Rott ca. 1420 (HStAMü); älteste Akten über Rott im Stadtarchiv Augsburg aus dem 16. Jahrhdt. — Mit dem modisch werdenden Fremdwort sagte man im 17. Jht. statt „Rott“ auch „condotta“ (= Frachtfuhr). (Stolz O., Jhrb. d. öst. Alp. Ver. 79 [1954] S. 69).
- 89) 1665 lieferten die Augsburger Kaufleute den Fuhrleuten von Schongau zum ersten Mal „Blahen zur Bewahrung der Güter“, die aber die Rottfuhrleute auf ihre Kosten instandhalten mußten; wiederum 1677 (Juli 27.) und weiterhin (Obb. Arch. 10 [1849/50] S. 100).
- 90) Das Stadtarchiv Augsburg besitzt a. d. J. 1595 (Rottwesen, Fasz. I) folgenden historischen Rückblick auf diese Organisation: „Eine große Summe von Baumwollen und anderen Waren werden allhie verbraucht, welche wegen großer Unlegenheit des Gebirgs und gefährlicher Wege, so sich auf 2 Straßen

der Rott, welcher eine bestimmte Teilstrecke der Straße zugewiesen war, den Schongauern von Schongau bis O'gau, den Ammergauern von O'gau bis Partenkirchen. Am Ende jeder Strecke wechselten nicht nur die Pferde, sondern auch Rottmann und -wagen bzw. im Winter Rottschlitten und zu Wasser Rottfloß<sup>91</sup>. Das hatte den Vorteil, daß sich die nämlichen Fuhrleute stets auf der gleichen Strecke befanden, deren Tücken sie kannten, die Schongauer jene der Echelsbacher Steige, die O'gauer die noch größeren Gefahren des Kienbergweges. Sie fanden so bei Anwohnern leichter Hilfe und sie hielten so des winterlichen Verdienstes halber auch bei Schneelage die Straße offen. Die betr. Rott haftete für Beschädigung an der übergebenen Fracht. Doch dürfte da seitens der Rott manche Unregelmäßigkeit vorgekommen sein. Denn die Augsburger „Deputierten für das Rottwesen nach Italien“ erbaten 1621 vom Ettaler Abt die Namhaftmachung einer Person, welche die Güter im O'gauer Ballenhaus bewacht, „weil es die Notdurft erfordert“. 1627 verlangten sie, daß das Ballenhaus abgesperrt wird<sup>92</sup>. In den Verträgen mußten die Kaufleute den Rottmännern auch immer wieder einschärfen, die Güter auf dem Wege nicht Bauern, Kauderern, Schmalzhänd-

---

(„untere“ und „obere“) aus Italien und wiederum hinein befinden, desgleichen Ungeschmeidigkeit der großen Wollballen halber auf den Axfuhren so langen Weges herauszuführen . . . schier nit wohl möglich. Deswegen haben zur Fertigung der Güter vor Jahren diese Stadt, auch die Gewerbs- und Handelsleute, so nach Italia und ins Gebirg handeln sich mit der Stadt Schongau, Füssen, dem Herzog von Bayern, der Grafschaft Tirol und den Venedigern verglichen, daß selbiger Enden und Landen merlei Ort deputiert und verordnet werden, daß von einem Ort zum andern die Warengüter geführt, abgelegt und wiederum fortgeschafft werden sollen, ist schon in jeder Rodstadt ein Pallenhaus zur Niederlage der Waren gebaut . . . allda gewisse Leute . . . verbunden sind, die Rodgüter von ihrer Rodstatt an die andre nächste Rod, beides heraus und hineinzuliefern, dafür Ihnen dann ein gewisser Lohn nach Ferne und Gelegenheit des Wegs bestimmt . . . worden . . .“ — Eine Definition von 1749 (Jan 1.) lautet: „Die Rottgespannschaft ist eine Zunft vnd Societät, welche vertraglich zwischen den nach Italien negotiierenden Handelsleuten in Augsburg einesteils und dem Magistrat in Schongau (ähnlich in O'gau!) schon vor undenklichen Jahren und mit Confirmation der Landesherrschaft aufgerichtet worden ist, damit die nach Schongau adressierten und ebenda abgeladenen Rott- und Kaufmannsgüter (außerdeme, was durch eigents bestellten Fuhrmann auf a i n e r ö x t (= Achse) oder unabgestossener verführt wird in Vollpallen oder andern Condotto bestehent) . . . an die nächsten mit ordentlichen Pallenhäusern versehenen sog. Niederlagen „förderlich und unverlängt, sauber und unverlezt“ überliefert wird. Jeder bei der Überlieferung der Waren erfolgte Schaden wird von der Rott bis auf den letzten Heller ersetzt“ (KAO'b, KL 210/51 fol. 13—20).

91) Umladen auf Rottschlitten ist in der Schweizer Postgeschichte bezeugt. Auf Lech und Loisach gab es eine „Wasserrott; ein Floß trug 40 Ztr. Rottgut (Obb. Arch. 10 [1849/50], Urk. Reg. v. 22. 6. 1596).

92) KAN'b, Rep. 46/2, Fasz. 19 n. 55, f. 22 ff.

lern und Kälberführern anzuvertrauen, „wodurch die Rottstraße in Verfall komme<sup>93</sup>. Für den Abt von Ettal waren die O'gauer Rottleute keine gefügigen Untertanen: „Sie kümmern sich nicht um Verordnungen“, „sie suchen nur ihren Vorteil“, „sie wollen alle Lasten auf das Kloster hinauschieben“. Eine am Ettaler Wirtshaus angeschlagene kurfürstliche Straßenordnung ist 1650 von ihnen abgerissen worden<sup>94</sup>.

Das jeweilige gebührenpflichtige Umladen (Niederlagsgeld für Benützung der Ballenhäuser<sup>95</sup> bzw. der Salzstädel) verlangsamte aber den Transport<sup>95a</sup>, welchen ein im Sold der Kaufleute stehender „Gutfertiger“ begleitete oder dem er auch vorausritt, um Umladung, Verpflegung und Unterkunft zu organisieren<sup>96</sup>. Zur Beschleunigung entsandten die Augsburgs Kaufleute dann einen Fuhrmann unmittelbar nach Bozen oder Venedig und lud er dann im Ballenhaus nicht ab, so bekam die Rott um die Mitte des 16. Jahrhunderts „vom Säm<sup>97</sup>“  $\frac{1}{2}$  Batzen, sonst das Doppelte<sup>98</sup>. Solchen Fuhrleuten war es verboten, die Rottstätten zu umgehen<sup>99</sup>.

93) Obb. Arch. 10 (1849/50) Schong. Urk. Reg. 6. 2. 1542, 2. 3. 1553, 9. 11. 1665, 27. 7. 1677, 8. 1. 1692, 1706, 14. 10. 1716, 1727, 1747, 1757.

94) KAN'b, Rep. 67, 862/4 v. 22. 12. 1652.

95) Solche gab es in Schongau, O'gau, Partenkirchen, Mittenwald; auch zu Echelsbach ist ein solches bezeugt (KAO'b, KL 210/51 f. 13—20).

95a) Laut eines Berichtes von 1604 rechnete man für die Fahrt von Venedig über den Brenner bis Augsburg bei Benützung der gewöhnlichen Rott 3—4 Monate, bei Benützung der „Eigenachswagen“ bestenfalls 5—6 Wochen, bei ungünstiger Witterung mehr als doppelt so lang; die Niederlagskosten betragen pro Sam 10—13 fl, die Zollgebühren 2—3 fl. (Stolz O., Zollwesen und Handelsverkehr in Tirol [Schlern-Schr. 77, 1951, S. 64]).

96) Erst Erzherzog Siegmund von Tirol (1439—1490) hat dem Drängen der Kaufleute nachgegeben und gestattet, daß sie mit eigenen Gespannen die Straßen Tirols befahren durften. Vorher war das nicht erlaubt. Von nun an blieben diese durchgehenden „Adrittura“ — oder „Tarfis“ — (v. Treviso!) oder „Eigenachswagen“ ein wesentlicher Bestandteil des Frachtverkehrs, wenn auch nicht des eigentlichen Rottwesens. (Stolz O., Zur Geschichte der Organisation des Transportwesens in Tirol, Viertelj. Schr. f. Soz. u. Wirtschaftsgeschichte 1910, S. 258. — Ders., Schlern-Schr. 108 (1953), S. 246. — Kätzler F., Die Heiterwanger Rodordnung [Schlern-Schr. 111, 1955]).

97) Ein beladener Wagen hatte 4 Säm (1 Säm = Last, welche ehemals 1 Saumtier trug, = 4 „Zenten“ à 50 kg; das „Roßsäm“ zählte im Gegensatz zum „Wagensäm“ nur 3 „Zenten“). — Diese Fuhrleute übten damals schon nebenher die Tätigkeit eines heutigen Reisebüros aus: Der junge Engländer Fynes Morison ließ sich 1595 auf seiner Reise von Augsburg nach Venedig von einem solchen Frächter mitnehmen, der um 17 Kronen für Pferde, Unterkunft und Verpflegung sorgte. Sie kamen am ersten Nachmittag von Augsburg bis Landsberg, Tags darauf nach Schongau und nachmittags „durch schneebedeckte Berge“ nach dem Dorfe „Amberg“ (= Aramergau, derselbe Ausdruck wie auf der Meilentafel S. 258), am dritten Tag nach „Wartenkerker“ (Tiroler Heimatblätter 1930, S. 325).

In Schongau waren 1542 zwölf<sup>100</sup>, in O'gau 1556 neun Rottmänner. Der Beruf der letzteren „stand nicht wie anderswo auf den Gütern“, war also kein sog. Rottlehen. In O'gau konnte „jeder einstehen oder draußen bleiben“. Eine Tradition vom Vater zum Sohn dürfte jedoch üblich gewesen sein<sup>101</sup>. Der zu diesem Beruf nötige Pferdebesitz setzte jedenfalls entsprechenden Grundbesitz voraus.

„Wann die Kaufmannsgüter stark gehen, haben die Rottleute eine namhafte Einnahme“, schrieb der Ettaler Prälat am 28. April 1655 nach München<sup>102</sup>. „Die Kaufleute wollen den Schaden ihrer Rottfuhrleute nicht“, heißt es in einem Brief aus Augsburg am 2. Mai 1599 als Antwort auf eine Beschwerde der Frächter, daß der 1578 vereinbarte Tarif (11 kr pro Ztr. für die Strecke Schongau—Eschelsbach) zu niedrig sei, worauf er um 1 kr erhöht wurde<sup>103</sup>. Trotzdem beklagte sich 1627 die O'gauer Rott, daß sie gegenüber ihren Kollegen zu Zirl, Seefeld, Mittenwald und Partenkirchen den allergeringsten Lohn hätten<sup>104</sup>. Der Verdienst der O'gauer Rottleute bestand aus: 1. dem Weggeld, woraus sie allerdings einen eigenen Wegmacher entlohnen mußten<sup>105</sup>; 2. dem Niederlagsgeld, wofür jeder fremde Fuhrmann für jedes Pferd seines Gefährtes 6 kr entrichten mußte; 3. Einnahmen, die jeder Rottmann von seinem eigenen Fuhrwerk und vom Hin- und Herführen der Rottgüter hatte<sup>106</sup>; 4. Einnahmen für geliehene Vorspannpferde, pro Pferd 5 kr<sup>107</sup>.

Die Höhe der Rott-Tarife schwankte mit dem Geldwert und dem Preis von Haber, Eiern, Schmer, Sil, Seilen, Unschlitt und Pferden. Wir hören 1509, 1516, 1534 und 1606 von Fuhrlohnerhöhungen der O'gauer, 1622 für den

98) 1622 geben die Kaufleute ihren Fuhrleuten, welche Güter auf einer Achse von Augsburg nach Bozen führen pro „Samgut“ soviel, als sie früher für 4 „Saamen“ gaben (KAN'b, Rep. 46/2, Fasz. 19 n. 55).

99) Obb. Arch. 10 (1849/50) Schong. Urk. Reg. v. 2. 3. 1553; Orig. versch.

100) Ebd. S. 77.

101) HStAMü, Ett. Lit. n. 1, fol. 169. — Die Verknüpfung der Rottgerechtigkeit mit dem Grundbesitz erfolgte erst vom 15. Jht. an (Müller J., Rodwesen Bayerns und Tirols [Soz. und Wirtsch.Gesch., Bd. 3, S. 245]). Für Tirol zeigte O. Stolz, daß die Privilegien auf Frachtung von Waren erst in der I. Hälfte des 13. Jhts. aufgekommen sind (Zur Geschichte der Organ. d. Transportwesens in Tirol [Viertelj.Schr. f. Soz. und Wirtschaftsgeschichte 1910, H. 2/3]).

102) KAN'b, Rep. 67 Fasz. 862/4.

103) Obb. Arch. 10 (1849/50).

104) KAN'b Rep. 67, Fasz. 862/4.

105) Der Wegmacher bekam jährlich auf der ältesten Straße 28 fl, auf der alten Straße 8 fl (ebd).

106) Ebd.

107) Auf der ältesten Straße (vor 1629) benötigte man für einen Wagen 12—16 Vorspannpferde, auf der alten Straße nur mehr 6—8 (ebd. 22. 12. 1652 u. 22. 12. 1655). — Über den Fernpaß erforderte ein 6spänniger Frachtwagen landauswärts 8—10, landeinwärts 2—4 Vorspannpferde (Birk a.a.O. S. 184).

Ztr. Fracht nach Partenkirchen auf 10 kr, nach Schongau auf 22 kr<sup>108</sup>. Das Weggeld schwankte auch nach Frachtgewicht: 1557 gab jeder halbbeladene Wagen am Gatter zu O'gau 1 kr, jeder ganz beladene das Doppelte, „gemeine Karren“ ohne schwere Last zahlten pro Pferd nur 1 Vierer<sup>109</sup>. Gemäß der von Abt Plazidus zu Ettal als „Gerichtsherr und Lehensherr auf der Straß von der prueck im Ächelspach bis unter dem Künberg, wo die handtierenden Kaufleut zu Augsburg in das gepürg ziehen“<sup>110</sup> erlassenen Straßenbauordnung waren zur Einnahme des Weggeldes 2 Büchsen in 2 verschiedenen O'gauer Häusern deponiert und aus diesen je eine Person verantwortlich „über diese Büchse gesetzt“, welche dem Abt die „treuliche Einnahme“ des Weggeldes hatte beedigen müssen. Um 1557 herum kassierte man so jährlich etwa 27–28 fl Weggeld<sup>111</sup>.

Zu einer Straßengeschichte gehört auch noch ein Wort über den Zoll, der ja am Anfang der Ettaler Bergstraße, wo Bayern ans Freisingisch-Werdenfelsische grenzte, eingehoben wurde. Auf den „Venedischen Gütern“ (feine Stoffe aus Seide und Baumwolle, die mit Gold- und Silberfäden durchwirkt

108) KAN'b, Rep. 46, Verz. 2, Fasz. 19 n. 55, fol. 33. — Peter, Lech-Isarland 16 (1939) S. 171. — Zwei Händler zu Reutte berichteten 1604 über die Transportkosten auf der „unteren Straße“ von Venedig nach Augsburg: „... Von Partenkirchen gen Amergea zalt der som kr. 29; von jedem stück dem gots-haus (Ettal!) 2 firer, sage zwen pfennig; Haus- und ansaggelt vom Wagen kr. 3. — Von Amerga gen Schongau zalt der som kr. 52; Haus- und ansaggelt vom wagen kr. 3; Wachgelt ain nacht kr. 6.“ Von Schongau ab übernahmen gemäß diesem Bericht die Rottflösser den pro Som um 1 fl billigeren Weitertransport (Stolz O., Quellen... Handelsakten Bd. X (1955) S. 247, 253).

109) HStAMü Ett. Lit. n. 1, fol. 188. — An der Echelsbachersteige waren die Gebühren etwas anders (Lory, Lechrain II 1530 u. 1557, S. 175 ff.).

110) HStAMü ebd. fol. 180.

111) HStAMü ebd. — Ähnlich war es auf der Strecke O'gau-Echelsbach, wo die 3 Hofmäder Soien, Kohlgrub und U'gau je eine Weggeldbüchse führten, wofür ihnen der Unterhalt ihrer Straßenteilstrecke oblag, was sie aber häufig vernachlässigten. Bei Schneefällen besonders „setzten sie keine Wegmarken, weshalb die Fuhrleute unsere Straße scheuten“. Die 4,8 km lange Strecke Echelsbacher Brücke — „Wasserscharpfen in stackh“ (Gemarkungsgrenze westl. Findenau), traf Soien. Wasserscharpfen — Claußbach — (südl. Bichlschweizer), also 4 km, oblag Kohlgrub. Claußbach — steinerne Säule im Rafenfeld, also 6 km, wurde von U'gau betreut. *Das restliche 10,5 km lange Stück bis „vor den Gatter zu Aw“ war O'gau und der Rott zugeteilt* (KAN'b, Rep. 67, Fasz. 862/4 v. 22. 12. 1652 u. 28. 4. 1655. — HStAMü. Ett. Lit. n. 1 fol. 178, 180, 188 (1557); 159/164; fol. 169 v. 2. 11. 1556. — Ebd. Ett. Urk. n. 338 v. 9. 5. 1558. — Holzner, Garm. Tagbl. 12. 12. 1938. — Frdl. Mittl. A. O. Zwink, O'gau. — Auf Grund eines Vergleichs zwischen den Rottleuten von O'gau und der Hofmad Soien vom Jahre 1692, wobei erstere Rezesse vom 25. 5. 1473 und 22. 6. 1502 vorwiesen, verpflichtete sich Soien, dem Straßenunterhalt durch Anstellung und Entlohnung eines Wegmachers nachzukommen (Gde.-Archiv Bayersoien, zwei beschädigte Urkunden von 1692).

waren, ferner Gewürze, Zucker, Reis, Südfrüchte, Wein) lagen höhere Zollsätze als auf „Teutschem“ Gut. Deutschland lieferte nach Italien Stoffe aus Leinwand und Schafwolle, Pelze<sup>111a</sup>, Leder, Metalle und daraus gefertigte Gegenstände, auch Farbstoffe, Papier, Seide u. a. m. Die ab 1722 am Steinernen Brückl zu Oberau von Handelsleuten, Krämern und Savojarden genommenen neuen „Mauth- und Zolltarif-Aufschläg“ Max Emmanuels werden in der Anmerkung auszugsweise mitgeteilt<sup>111b</sup>.

Wenn wir von dem Eigenfuhrwerk der O'gauer Rott, von Bauernkarren, Saumtieren, Reitern und Frachtträgern<sup>111c</sup> absehen, läßt sich aus der genannten Weggeldeinnahme errechnen, daß jährlich kaum mehr als 25 x 60 =

111a) 1224 schon handelt ein Deutscher in Venedig mit Eichhornfellen (Ammann H., Die Anfänge der deutsch-italien. Wirtschaftsbeziehungen des Mittelalters (Rhein. Viertelj. Schr., Mitg. d. Inst. f. Landeskunde d. Rheinl. Univ. Bonn VII [1937] S. 189).

111b) *Herein* [nach Bayern]: à Ihre Tyroler Wein 1 fl, Florentiner Wein 6 fl, Brandtwein 2 fl, Venetianer Öl à Ztr. 1 fl, Sol-Leder à Ztr. 45 kr, Zucker in Hüten à 1 kr, Caffee à Pfd. 6 kr, Thee à 30 kr, ganze Catton à Pfd. 2 kr, bedruckte Leinwath à Pfd. 2 Pfg., Mouselin, Battis, Malin, Cambre à Pfd. je 12 kr, geklöckhelte Spitzen aus weißen Zwürnen vom Guldenwert je 12 kr, Seidenwaren vom Guldenwert je 6 kr, Gold- u. Silberborten sowie Gold- und Silbergespinst à Pfd. 1 fl 4 kr, Procat und dorten gezeug à Pfd. 1 fl 4 kr, Sammet-Damasc, Daffet, seidene Strümpfe, Handschuhe, Stützcchen à Pfd. 9 kr, italienisches feines Tuch à Ztr 10 fl, baumwollene Strümpfe, Camisoln, Hauben à Ztr. 1 fl 40 kr, Harrassene Woll- und Färbereiwaren à Ztr. 1 fl 40 kr, Specey-Waren à Ztr. 1 fl 40 kr, Galanteriewaren aus Gold, Silber, Stahl, Schildkrott und Prinzmetall vom Guldenwert 12 kr, Silbergeschirr à Pfd. 32 kr („das Silber hinaus sub pena confiscationis hiemit verboten“!), Messing in Rollen, Tafeln, Zainen, Tradt à Ztr. 50 kr, Kupfer, Zinn, Bley à Ztr. 50 kr, Eisenwaren à Ztr. 12 ½ kr. — *Heraus* [aus Bayern]: Rauhe oder gearbeitete Häute von Großvieh à Stk. 4 kr, von Kälbern, Böcken und Geißen 2 Pfg., von Schafen und Lämmern 1 Pfg., Garn-gespinst à Ztr. 1 fl 40 kr, Hanf, Flax oder Spin-Har à Ztr. 50 kr, rohe Wolle à Ztr. 1 fl 40kr, gesponnene Wolle à Ztr. 2 fl 30 kr. — Der Beamte am Steinernen Brückl stellte über die verzollten hereingebrachten Güter sog. „Politen“ (vom italien. „Buletta“, Quittung für bezahlten Zoll) aus, welche die Handelsleute auf Märkten und Kirchweihen der dortigen Gerichtsobrigkeit vorzeigen mußten. Von auswärts hereinfahrende Fuhrleute und Boten hatten an jenen Orten, wo sie ihre Waren abstießen, ihre „Bothenzetl, Specificationes und Fuhrbrief“ den kurfürstlichen Mautämtern vorzulegen. Der Aufschlag von bereits verzollten Waren wurde bei Ausfuhr derselben wieder zurückgezahlt (LAI, Pestarchiv XXIII n. 55).

111c) Ein solcher Reiter war z. B. der Dichter des Tirolischen Landreims Georg Rösch von Geroldshausen, der 1529 auf seinem Amtsschimmel nach Augsburg trabte, um dort „ain eyelnnden landtag truckhen zu lassen“ (LAI, Rait-Bücher 1529, 385). — Ein solcher Frachtträger z. B. der Bote, der 1655 anläßlich der Konversion der Exkönigin Christine von Schweden um 2 fl (!) einen silbervergoldeten Kühlkessel, den die Fugger hergeliehen hatten, von Augsburg nach Innsbruck tragen mußte (ebd. 1655, 281).

1.500 Frachtwagen die Ettaler Steige passierten. Daraus folgt eine tägliche durchschnittliche Verkehrsdichte von 4–5 Fuhren. Dabei wird, was wir vom Brenner sicher wissen<sup>111d</sup>, der Winterverkehr wegen des leichteren Schlittenweges, wegen der Kühlung verderblicher Waren und, weil Fuhrleute wie Pferde im Sommer zur Ernte benötigt waren, überwogen haben. Die Angabe<sup>112</sup> „hier zogen die Kolonnen von 20–30 Güterwagen mit den ungefügen Wollballen, begleitet von fluchenden Fuhrknechten, die wegen ihrer massiven Grobheit<sup>113</sup> bei den Augsburger Bürgern in üblem Ruf standen“ wird auch durch Tiroler Forschungen belegt, die vom 16. Jhd. ab sogar von 20–40 Wagen in einem Zug („Condotta“) sprechen<sup>114</sup>. In Oberau gab das namentlich vor Vollendung der alten Straße notwendig eine Stockung und erforderte Umorganisation, da man auf der ältesten Straße für jeden Wagen gut 16 Vorspannpferde benötigte (Seite 250). Aus der uns bekannten jährlichen Verkehrsdichte über den Brenner von ca. 30 000 Zug- und Saumtieren (i. J. 1734 37 000) gelingt ein Rückschluß auf die Frequenz des Ettaler Berges: Wir haben zwar keinen Verteilerschlüssel auf den jeweiligen Anteil der 5 vom Brenner ausstrahlenden Verkehrswege, die „bayerische Straße“ innabwärts, die Mieminger, Walchenseer, Murnauer und Ammergauer Linie. Aber bei grober Fünfteilung und unter Beachtung der oben begründeten Bedeutung des Ammergauer Weges dürften auf diesen mindestens 7–8 000 Zugtiere entfallen, woraus sich 1 200 6-spännige oder 2 000 4-spännige Fuhren, im Mittel also 1 600 pro Jahr errechnen, was mit der Abschätzung aus dem Ettaler Weggeld nicht schlecht übereinstimmt. Da über den Brenner um 1300 ca. 60 000, um 1420 ca. 70 000, um 1500 ca. 100 000, um 1734 ca. 200 000, um 1800 380 000, um 1806 (auf 2 000 Wagen) nur mehr 120 000 Zentner verfrachtet worden sind, entfallen auf den Ettaler Berg unter Anwendung des obigen Verteilerschlüssels – wieder in grober Abschätzung – für die 13. Jahrhundertwende ca. 500, für 1420 ca. 600, für 1500 ca. 800, für 1734 die bereits errechneten ca. 1 600, für 1800 ca. 3 000 Fahrzeuge, um 1806 aber nur mehr rund 500. Auf diesen Verkehrsrückgang kommen wir noch zu sprechen. Jedenfalls darf man die Romantik der alten Straße mit Frachtwagen, „Landgutschen“, von Menschen oder Saumtieren getragenen Sänften, von Sämern und Krämern, von Kriegsvolk, von Begüterten zu Pferd und von Armen zu Fuß nicht überspitzen und sich den Verkehr nicht allzu lebhaft vorstellen<sup>115</sup>.

111d) Stolz O., Schlern-Schr. 108 (1953) S. 141.

112) Arch. f. Postgesch. in Bayern 3 (1926) S. 46.

113) Stadtarch. Augsburg, Rottwesen Fasz. I.

114) Auf der „unteren Straße“ von Venedig über ... Garmisch, Schongau nach Augsburg „hat ain guetförtiger (nach einem Bericht von 1604) in ainer conduta auf ain mal in fertigung ungeverlich 35 Wagen woll...“ (Stolz O., Quellen ... Handelsakten Bd. X, Wiesbaden 1955, S. 250). — Nach einer tirolischen Frachtordnung von 1675 konten es sogar bis zu 60 Wagen von je 16–48 Ztr. sein (Ders., Schlern-Schr. (1953) S. 244).

115) Birk a.a.O., S. 184. — Stolz O., Schlern-Schr. 108, S. 260 ff.

Freilich war diese *Verkehrsziffer* Schwankungen unterworfen. Wenn wir lesen, daß z. B. im Januar 1511 die deutschen Kaufleute in Venedig Einkäufe im Wert von 140 000 Dukaten betätigten<sup>116</sup>, so lief ein erheblicher Teil dieses Umsatzes doch über unsern Kienberg. Und nachdem 1420 am Falkenstein bei Schwaz Silber und Kupfer gefunden worden war, wuchs um 1500 die Bevölkerung dort auf rund 20 000 Seelen an. Da eben die Augsburger Fugger und Baumgartner diesen ganzen Metallhandel an sich brachten, muß sich diese Konjunktur besonders auf die Ettaler Straße ausgewirkt haben. Von Ende September 1535 bis Ende Dezember 1535 empfing die Fuggereifaktorei Hall aus Augsburg allein 58 383 fl in bar<sup>117</sup>. Noch im letzten Viertel des 18. Jahrhunderts, wo sich der Welthandel längst verlagert hatte, war der Ladungswert der die Ettaler Steige passierenden Güterwagen überraschend hoch<sup>118</sup>. Andererseits „verödete sie z. B. 1622 und die Kaufmannsgüter wurden aufgehalten“, weil Herzog Maximilian durch ein Mandat alle Ausfuhr von Lebens- und Futtermitteln verboten hatte, so daß die O'gauer Rottleute auf der Murnauer Schranne kein Pferdefutter mehr kaufen und ausführen durften, während sie bisher „Freifutter“ genossen hatten<sup>119</sup>.

Ein beachtenswertes Zeugnis für die Frequentierung der Kienbergstraße sind zwei sog. Meilenscheiben aus Augsburg, die eine vom Formschneider Hans Rogel aus dem Jahre 1565, die andere von Caspar Augustin 1629<sup>120</sup>. Auf der ersten steht weder eine Route über Füssen noch eine über Weilheim nach Innsbruck, sondern nur: „Stat Inßbrugk 2 (Meilen) M(arkt) Zierel 1 Sefeld ain Weiler 3 M Mittewald 3 M Bartekirch 2 D(orff) Amberg<sup>121</sup> 3 K(lost)er Rottebuch 1 S(tadt) Schongau 2 D(Saya (= Schwabsoien?) 1 D Rantkessel (Römerkessel!) 1 S(Landsperg) 2 Zum Stadel 3 D(Haustetten) 1 Augsburg“. — Auf der zweiten wird die Route nach Rom, die mit der nach Venedig bis Trient gemeinsam ist, über Ettal und ebenfalls nicht über Füssen geführt:

116) K r i n n e r aaO. S. 15.

117) P ö l n i t z G. v., Anton Fugger, Tübingen 1959, 683/137.

118) Wegen eines ein paar Schuh großen Loches im Mauerwerk des Steinernen Brückls beim Mauthaus in Oberau meldete der Richter und Strafeninspektor von O'gau 1775 nach München, daß durchgehende Güterwagen oft 100 000 fl Ladungswert haben. Wenn ein solcher Wagen am „Brückle“ verunglückt, könne ein Schaden von 100 000 bis 200 000 fl entstehen, den der Churfürst dann ersetzen muß (KAO'b, GL 2896/50 f. 21).

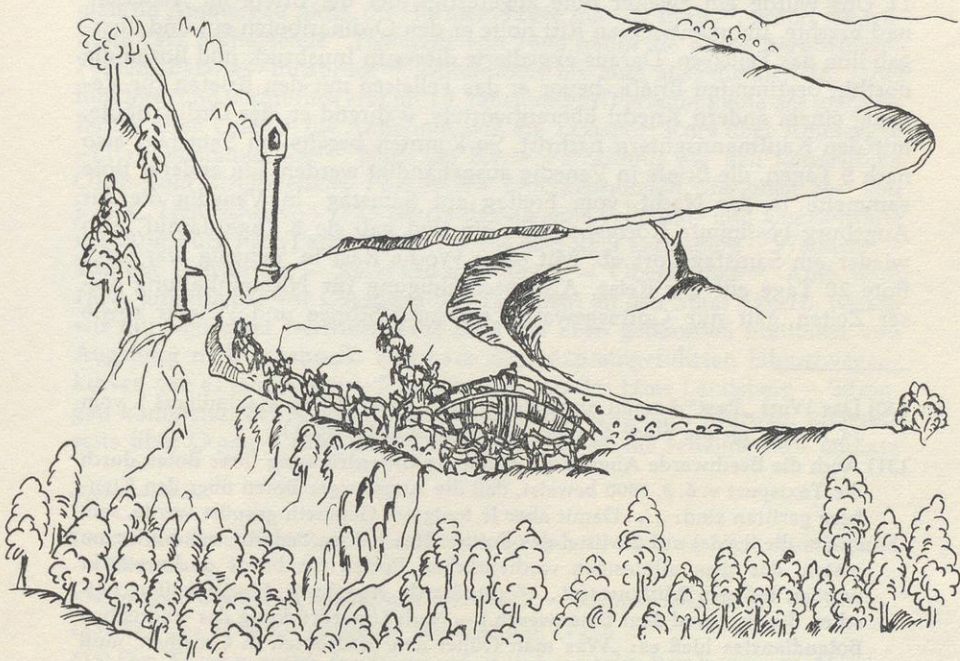
119) Der Ettaler Abt kam deshalb um eine Ausnahmegenehmigung ein (KAN'b, Rep. 46, Verz. 2, Fasz. 19 n. 55 fol. 33).

120) I. „Künstliche Anzaigung viler Stedt von Augsburg in dieselben zu raisen sambt der Fürnembsten Flecken Dörfer und Klöster so dazwischen etc. 1565“, ein nur in 1 Exemplar bekannter Holzschnitt (Augsburg, Staatsbibl. 29/140 d); *Entfernungsangabe in alten deutschen Meilen* = 7,4 km. II. „Aigentliche Beeschreibung 23 Fürnemer Straßen, welche von Augspurg auß vblich gebraucht werden“ (Kupferstich im Besitz von Univ. Prof. J. Strider).

121) Ammergau!

„Schongau 1 Rotebuch 3 Amberg (!) ½ Ethal 1 ½ Partekirch 3 Mittewald 3 Seeveld 1 Zierl<sup>122</sup>“.

Auch die älteste deutsche („totius Germaniae“) Straßenkarte der Joh. Gg. und Gg. Konr. Jung/Rotenburgo Tuberni (= Rothenburg ob der Tauber) von 1641 führt den Weg von Augsburg nach Innsbruck den Lech entlang nach Schongau und über die eingezeichneten Klöster Rottenbuch und „Ethall“ nach „Bartenkirch – Mittewald – Seefeld – Zierl – Innsbruck<sup>123</sup>“.



#### Die Augsburger Kaufmannschaftsboten

Außer der Rott verkehrte über den Ettaler Berg noch eine zweite Transportorganisation, die *Boten der Augsburger Kaufmannschaft*. Sie bildeten ebenfalls eine zunftartige Bruderschaft, die 1555 aus neun, 1587 aus sieben, 1602 aus zwölf sog. „Ordinariboten“ bestand. Sie sind von der 1490 ent-

122) Die „Ordinari-postlinie“ der Taxis läuft jedoch über Füssen und Barwies nach Innsbruck, die Route nach Genua über Memmingen-Lindau. (Abbildungen bei Hämerle A., Arch. f. Postgesch. 1927, S. 16 ff., 64).

123) Korzendorfer A., Bayer. Verkehrsgeschichtsatlas. In: Arch. f. Postgesch. i. Bayern 1931 S. 1–48.

standenen Taxispost<sup>130</sup> verschieden, von der sie bekämpft wurden<sup>131</sup> und der sie zu Ende des 18. Jahrhunderts auch erlagen. Sie mußten zu Beginn ihrer Tätigkeit 300 fl (später 500 fl) Kautions stellen. Bei Nichteinhaltung der vorgeschriebenen Rittzeiten verfielen sie der Turmstrafe bei Wasser und Brot<sup>132</sup>. Zwei solche Augsburgs Boten berichten für die Zeit um 1540 von ihren Reisen nach Venedig, die, wie gesagt, ausschließlich über den Ettaler Kienberg führten: „Am Donnerstag oder Freitag jeder Woche ritt ein ‚Ordinaribote‘ mit den Warengütern der Kaufleute voraus. Am Samstag nachts 11 Uhr wurde ein zweiter Bote abgefertigt, der die Briefe im ‚Felleisen‘ nachbrachte. Im unentwegten Ritt holte er den Ordinariboten ein und übergab ihm das Felleisen. Daraus expedierte dieser in Innsbruck und Bozen die dorthin bestimmten Briefe, bevor er das Felleisen mit den Briefen für Venedig einem andern Knecht überantwortete, während er, der Ordinaribote, mit den Kaufmannsgütern nachritt. So konnten bereits am Samstag, also nach 8 Tagen, die Briefe in Venedig ausgehändigt werden. Ein anderer Bote sammelte in der Nacht vom Freitag auf Samstag in Venedig die für Augsburg bestimmte Korrespondenz ein und gab sie 8 Tage darauf, also wieder am Samstag dort ab. Mit einer Woche Rast in Venedig war jeder Bote 20 Tage auf der Reise. Als Entschuldigung für Nichteinhaltung dieser Zeiten galt nur Gottesgewalt, Leibesnot, Schnee und Wasser sowie

- 
- 130) Das Wort „Post“ kommt erstmals in einem Brief König Maximilians I. vom 14. 7. 1490 an die Stadt Speyer vor (Korzendorfer aaO.).
- 131) Auch die Beschwerde Augsburgs gegen die Unterdrückung ihrer Boten durch die Taxispost v. 6. 3. 1600 beweist, daß die Augsburgs Boten über den Kienberg geritten sind: „... . Damit aber Ir tenigstes Gemueß gespürt werde, sein sy (= die Taxis) auf 2 Mittel des Pottenrittes halben bedacht, nemblich zum ersten, das dem allhiesigen wochentlichen Potten die brieff nachgeschickt wurden biß gen *Mittenwaldt* ...“ (Stadtarch. Augsburg, Streitigkeiten zwischen der Post und dem Botenwesen.) — Nach Unterdrückung des städtischen Botendienstes hieß es: „Was man früher den Stadtboten in Groschen, muß man nun der Taxispost in Gulden bezahlen“ (ebd.).
- 132) Staatsbibl. Augsburg 2<sup>o</sup> Kod. H 32 a. Der Venediger Potenn Ordnung v. 18. 4. 1555. — Gründliche und umständliche Information über die Bewandnis und Beschaffenheit des ordentlichen Botenwesens, Rgsbg. 1683 (Emmerichs). — Kränzler, Die Augsburgs Botenanstalt (Ztsch. d. hist. Ver. f. Schw. u. N. 3 (1876) S. 197–307). — K r i n n e r P., Die Venediger Botenordnung der Reichsstadt Augsburg (Arch. f. Postgesch. i. Bayern 1 (1925) S. 15 ff.). Diese Botenritte waren trotz der seit 1280 gegebenen „Handelsgeleitbriefe der Grafen von Tirol, die nach 1400 selbstverständlicher Rechtsschutz geworden waren“ (Stolz O., Jhrb. d. ö. Alpenver. 79 [1954] S. 64 f.), nicht ungefährlich: Am 10. 4. 1599 wurde der Augsburgs reitende Bote Hans Ruff und seine Gefährten im Valsuganer Tal bei Levigo durch Banditen beraubt. Die Beute bestand aus Münzen, deren Ausfuhr verboten war. Sie wurden deshalb von der Behörde konfisziert, was dann nicht ohne Rückwirkung auf den Handel in Tirol geblieben ist (LAI, Sammelakten Reihe B, Abt. VIII, Lage 10 Nr. 1).

das Verenden eines Pferdes. Jeder Bote ritt deshalb mit 2 Pferden. War die Post umfangreicher, so ritt ein zweiter Bote mit<sup>133</sup>. Bei Hof zu Innsbruck — und vielleicht auch gelegentlich im Ettaler Kloster — waren diese Boten gern gesehene Gäste, besonders wenn sie mit ‚Osterien, Möhrfischen und Südfrüchten aus Italien zurückkehrten‘<sup>134</sup>.

Die Taxispost, der erfolgreiche Konkurrent dieser Augsburger Botenorganisation, hat nie den Weg über die Ettaler Bergstraße genommen, die Uniform der Taxispostillione in gelben Röcken mit schwarzen Aufschlägen sah man im Ammergau nicht, ihr Hörnlein hörte man da nicht<sup>135</sup>. Schon die früheste „ser hocheylende“ Taxispost von 1496 nahm die Route Bernbeuren—Füssen—Barwies—Innsbruck<sup>136</sup>. Mindestens bis zum ausgehenden 18. Jahrhundert (und vermutlich erst im 19. Jahrhundert!) erlaubt keine der mannigfachen alten Quellen die Annahme, daß die Taxispost Kurs über Ammergau—Ettal genommen hat<sup>137</sup>. Nach der Karte *Verzeichnis der den kaiserlichen Ober- und dirigierenden Postämtern untergeordneten Stationen etc.* von J. G. C. Hendschel von 1793 führte damals eine Felleisen- und Courrieroute von Augsburg nach Partenkirchen<sup>138</sup>, die aber über Landsberg — Weilheim — Tauting — Murnau — Veste (Schaumburg?) — Oberau lief<sup>139</sup>. Auch noch 1808, unmittelbar vor Übergang der Taxispost an den Staat Bayern, wissen wir nur von einer reitenden Post über die eben genannten Stationen von Augsburg nach Innsbruck. Erst nach den 1826 eingeführten Eilpostwagenkursen gab es eine reitende Post, die sich, aus der Linie Landsberg — Schon-gau kommend, bei Saulgrub gabelte und einerseits nach Murnau, andererseits über O'gau — Ettal nach Oberau führte, wo die reitende Post endigte

133) Diese Botenorganisation nach Venedig gab es auch in Ulm, Lindau und Nürnberg.

134) Augsb. Stadtarch., Postakta 15551—1627. — Krinner aaO. 15 ff.

135) Vgl. das Seite 251 erwähnte Freskobild in O'gau.

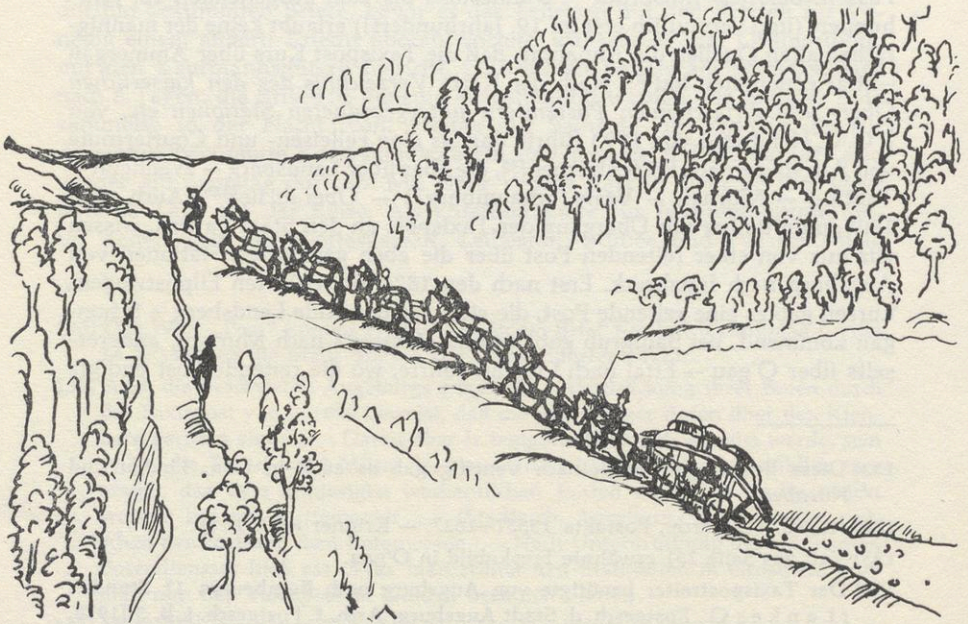
136) Der Taxispostreiter benötigte von Augsburg nach Bernbeuren 11 Stunden (L a n k e s O., Postgesch. d. Stadt Augsburg, Arch. f. Postgesch. i. B. 3 [1926, S. 43]). — Anfangs haben diese Reiter die Post am Sattel befördert. Als sie umfangreicher und schwerer wurde, mußte man leichte Wägelchen verwenden, auf denen ab und zu Reisende Platz fanden. Die Reisenden hatten aber auch jederzeit Gelegenheit, auf den Poststationen Reitpferde und Kaleschen auszuleihen, womit sie bis zur nächsten Poststation fortkommen konnten. Die Post mit militärischen Belangen kam am Donnerstag, die mit zivilen Samstags nach Deutschland (Windhagen Josef, Die Post über den Brenner vor 200 Jahren (Dolomiten, Tgbl. d. Südtiroler 31. 3. 1954, Nr. 74, S. 3).

137) Zusammengestellt im Arch. f. Postgesch. i. B. 1929 S. 31 ff., 1931 S. 1—48 (Bayer. Verkehrs atlas von Korzendorfer).

138) In Partenkirchen wurde 1767 eine Taxissche Posthalterei errichtet, die dem Oberpostamt Augsburg unterstand (Rgsbg., Fürstl. Thurn und Taxis. Zentr. Arch., Postakten 785).

139) Rgsbg., Fürstl. Thurn u. Taxis-Hofbibl. P. 532.

und in die fahrende Post<sup>140</sup> der Linie Murnau — Garmisch-Partenkirchen einmündete. Relaisstationen waren nur Schongau, Murnau und Partenkirchen; Ettal, O'gau, Oberau hatten nicht einmal eine Briefablage<sup>141</sup>. Die genannte reitende Post wurde dann wahrscheinlich erst 1851 durch eine sog. „Carriolpost“ abgelöst, die man in diesem Jahr errichtete, so daß von nun an täglich einmal eine Postkutsche von Oberau nach Schongau und zurück verkehrte<sup>142</sup>. Gleichzeitig wurden am 1. Juli 1851 in Oberau und O'gau Postexpeditionen errichtet. Ettal bekam eine solche erst am 16. April 1871<sup>143</sup>.



140) Die Postkalesche, „auf der reisende Personen, große Paqueten und Kaufmannswaren hin- und wider geführt werden“ kam 1700 auf.

141) Korzendorfer aaO. — Die umfanglichste Archivarbeiten erfordernde Frage, ob nicht die (österreichische) Paar'sche Post, welche von Augsburg aus den Betrieb in den vorder-österreichischen Gebieten wahrnahm, eine Linie über den Ammergau unterhielt, wurde nicht geprüft. Beachtenswert ist jedenfalls die Nennung von „Postwagen“ in der Weggeldordnung von 1775 (Seite 276).

142) Verordnungs- und Anzeige-Blatt für die Kgl. Bayerischen Verkehrsanstalten von 1851.

143) Frdl. Mittgl. Oberpostdirektion München 2/Archiv.

Am 10. April 1909 nahm dann die Kgl. bayerische Postverwaltung die heutige Kraftpostlinie O'gau — Garmisch-Partenkirchen mit „Postmotorwagen“ in Betrieb<sup>144</sup>, womit die (neue) Straße über den Ettaler Berg eine der ersten motorisierten Verkehrsverbindungen in Bayern geworden ist. Freilich nur als „Sommerlinie“. Erst vom Winter 1928/29 an erreichten die Gemeinden O'gau und Ettal mit einer gemeinsamen Eingabe den ganzjährigen Autobusbetrieb<sup>145</sup>. Der Verfasser erinnert sich übrigens, daß auch 1928/29 noch der gelbe Postschlitten mit Sitzplätzen für 4 Personen, die nicht sehr korpulent sein durften, nach Nächten mit reichlichem Schneefall hinter dem 6spännigen Schneepflug von O'gau nach Oberau fuhr<sup>146</sup>. Mit dieser zusammengefaßten Darstellung der Posteinrichtungen über die Ettaler Bergstraße haben wir ihrer allgemeinen Geschichte weit vorausseilen müssen.

#### *Zustand der ältesten Straße*

Wie schon erwähnt, hatte sich die älteste Kienbergstraße lang oder kürzer vor 1300 aus einem Saumweg zu einer breiteren Fahrstraße entwickelt. Das Mittelalter hat ja von den Römern zwar deren Straßen- und Wegnetz übernommen, aber weder deren bautechnisches Geschick noch deren Baueifer geerbt<sup>147</sup>. Obwohl als „fürnemme Landtstraß“ angesprochen, war diese älteste Ettaler Bergstraße in ihrer Länge von 1400 Schritt<sup>148</sup> „so gefehrlich, böß ze fahren vnd reiten, das sich nit allain die Khauffleith mit ihren güetern, sonder auch andre Fuhrleith dessen Eusserten vnd sondere (= andere) Straßen, obwohl sie für dieselbe abliegender waren, wählten, weiln der Perg so tief außgefahren, auch augenblicklich durch Schnee vnd Regenwasser viel Gries vnd große Stain runter in den Weg fallen, das leibs vnd lebensgefahz zu gewärtigen ist“. — „Für 1 Wagenschwer brauchte man 20 bis 24 Pferde<sup>149</sup>“. — Ein Befund vom Jahr 1557 lautete: „Das Kienbergstück wird zur Sommerzeit durch Regenwasser zerrissen und im Winter durch Eis

144) Vermutlich in Hinblick auf das Passionsspiel 1910.

145) Frdl. Mittlg. ders. und des Postamts O'gau. — Ztschr. Ett. Mandl 16 [1928] S. 79.

146) Nicht lange darnach wurde dieser Postschlitten als verkehrsgeschichtliche Reliquie in einer Remise der Ettaler Klosterökonomie abgestellt, bis man ihm auch diesen Platz im Schatten nicht mehr gönnen wollte und er vermutlich Brennholz geworden ist.

147) Der Kleinstaat sah den Vorteil der Straße nur in den Gefällen; es fehlten die billigen Sklavenkräfte. [S ch a e f f e l P. H., Verkehrsgeschichte der Alpen II, Berlin 1914, S. 72 ff. — O e h l m a n n E., Die Alpenpässe im Mittelalter (Jhrb. f. Schweiz. Gesch. 3 [1878] 4 [1879], Zürich) — Cartellieri W., Die römischen Alpenstraßen (Philologus, Ztschr. f. d. klass. Altertum, Lpzg. 1916].

148) Ca. 1130 m, also ca. 320 m länger als die „alte Straße“ (KAN'b, Rep. 67 Fasz. 862/4.

149) KAO'b, KL 210/51, f. 94, 30. 1. 1615, Abt an Herzog Maximilian.

und Schnee verelendet“<sup>150</sup>. Der Pfleger von Schongau<sup>150a</sup> berichtete darüber: „Sehr hoch, gech und geuerlich vnd peß, fürnemblich an den hiervnder habenden zwayen Riben, alda man auch allenthalben an die Exen Roß sezen vnd den wagen herumbruckhen mueß vnd umb deßwillen müessen zu ainem wagen von 6 Rossen gemainlich 14–18 Roß fürgespannt werden“<sup>151</sup>. Dabei müssen die Pferde so aufgepeitscht werden, daß es aussieht, als zögen sie um ihr Leben. Viele Pferde werden dadurch „verment“<sup>152</sup> und ums Leben gebracht. Hiezu kommt „große leibs- vnd lebensgefar“ für die Fuhrknechte und deren greulich schwören und gotslestern“<sup>153</sup>. Ähnlich äußerte sich die Hofkammer in einem Bericht an den Herzog<sup>154</sup> und der Abt von Ettal in Briefen nach München<sup>155</sup>. Ein fachmännisches Urteil gab der Hofbaumeister Hans Reiffenstuel, „ein erfahrener Praktiker“ am 30. Oktober 1615 ab<sup>156</sup>: „Es ist wirklich sehr beschwerlich, an ein einziges Fuder 20 Pferde spannen zu müssen und außerdem eine große Gefahr auf den ‚Eisgallen‘ (Eisplatten?); wenn etwas bricht oder ein Pferdepaar fällt, dann geht alles zurück“. Reiffenstuel beschreibt den Weg in den damaligen Maßen: „steiget 100 schuechen länge in die heche ybersich 36 schuech“, was einer Steigung von 36 % entspricht<sup>157</sup>. Katastrophal mußte es sich auswirken, wenn sich zwei

150) HStAMü Ett. Lit. n. 1 f. 180.

150a) Hans Christof von u. zu Weichs zu Griesbach u. Unterschneidbach, Rat, Pfleger, Landrichter, Kastner, Zöllner u. Obristleutnant; Pfleger zu Schongau 1609–1622 (†); 1621/22 im Krieg, wobei er sein Leben ließ (F e r c h l, *Obb. Arch.* 53, S. 940 f.).

151) Das Vorspanngeld betrug 1615 pro Pferd 4 kr 2 Pfg.

152) = Durch Einspannen in der Zugkraft überfordert.

153) KAO'b, KL 210/51 fol. 88 ff.

154) Ebd. fol. 66 ff. v. 20. 4. 1616.

155) KAN'b Rep. 67, Fasz. 862/4 v. 22. 12. 1652: Die Fuhrleute haben auf der ältesten Straße schon viel 100 fl Schaden gehabt, indem ganze beladene Wagen umgeworfen haben und schon viel Pferde verfallen sind. — Ebd.: Auf der ältesten Straße waren zwei enge Kurven („Rüb“ = Reiben), die sowohl aufwärts als auch abwärts besonders bei vereister Straße sehr gefährlich waren; „jaha, wenn man mit schwerer Last fuhr, mußte man die Pferde an der hinteren Wagenachse anspannen, damit man den hintern Wagenteil in die Fahrtrichtung (in die Rüb) gebracht hat“, was nur mit größter Gefahr geschehen konnte, so daß die Fuhrleute schon in Italien Sorge hatten, wie sie wohl über den Kienberg kämen. — Ebd., 27. 10. 1651, Abt an Kurfürst: ... Höchste Gefahr „ratione der tief (ausgefahrenen) Rüb“, dann der „Gäch und Höhe“ ...

156) \* Seeklasengütl bei Gmund 1548, † Gmund 1620, baute 1617/19 die Salzsolenleitung von Reichenhall nach Traunstein und alle Salinengebäude; Grabstein in der Kirche zu Tegernsee (ADB 27 (1888) S. 693 ff. — Th i e m e / B e c k e r 28 (1934) S. 111 f. — N a g l e r Gg., *Allg. Künstl. Lex.* 14 (1835/52) S. 78 f.).

157) Diese Angabe bezieht sich auf das oberste Stück (von der Kiesgrube bis zur Kreuzsäule? Siehe Abb. 228; KAO'b KL 210/51 f. 82).

Fahrzeuge begegneten, denn wegen der umgebenden Bewaldung hatte man über die Straße keine ungehemmte Sicht. Die Quellen berichten nichts über eine Vorrichtung, wie sie auf der nördlichen Fortsetzung der Kienbergstraße am Lottanwesen zwischen Rottenbuch und Peiting angebracht war, wo sich die Fuhrleute durch einen 150 m langen Glockenzug verständigen konnten, ob die dortige „Hohle“ (Hohlweg) frei war<sup>158</sup>. Eine gute Vorstellung von unserem ältesten Ettaler Bergweg und seinem Fuhrverkehr vermittelt die abgebildete (Seite 228) Skizze, die ein Schongauer Maler<sup>159</sup> 1615 auf Verlangen des Pflegers anfertigte<sup>160</sup>. Die Gipfelhöhe der Straße, wo sie sich wieder gegen Ettal hin leicht senkt, bezeichnet ein Bildstock, die „Creizseil“, an der ein Wanderer knieend sein Gebet verrichtet. Schon damals befand sich etwa an der Stelle der heutigen großen Kiesgrube des Straßenbauamtes eine Materialgrube. Von dort sinkt die Straße über die obere Kurve<sup>161</sup> zur unteren bei dem Marterl und dem Brunnen und geht am Ende des „Höllgraben“, wo die Vorspannpferde („Lienroß“)<sup>162</sup> eingesetzt werden, in die Horizontale über. Bei der „alten Prugg“ überquert sie den Gießenbach. Die Vor- und Umspännmanöver an den Kurven hat der Maler (wohl im Auftrag des Pflegers!) illustriert. Von der unteren „Reibe“ aus führt ein abkürzender „Gangsteig“ in der Fall-Linie des heute noch vorhandenen Wassergrabens nach oben. Dieser Gangsteig mag Bestandteil jenes alten Saumweges gewesen sein, bevor er durch Einschaltung der Kurven fahrbar gemacht worden ist.

#### *Bau der „alten“ Straße*

Die Tücken des ältesten Kienbergweges drängten zur Neuanlage, die im umgebenden Alpenland nicht ohne große Vorbilder war: Der schon ge-

- 
- 158) Weber Max, Die Rottstraße Schongau-Bozen und die Vorsichtsmaßregel bei Hohlwegen (Schongauer Nachrichten 1927). — Vgl. Faber Felix OPr., Evagatorium 1480/84: „Ich fürchtete mehr die Begegnung der Wagen, als ich auf dem Meere den Sturm gefürchtet habe“.
- 159) Entweder David Hummel (\* Memmingen 10. 10. 1563) oder Jörg Schätzli; beide haben den Schongauer Rat in Ölbildern festgehalten: der eine die Ratsherren als Patriarchen aus der Wurzel Jesse hervorgehend, der andere als 12 Apostel inmitten Christi (Dusler G. H., Künstler u. Kunsthandw. i. alten Schongau etc. (Heimatkalender der Kreissparkasse Schongau 1958).
- 160) Getuschte Federzeichnung 122 x 41 cm (KAO'b, KL 210/51 bei fol. 88). In der obern Ecke links sieht man noch Kirche und Klostergebäude, die etwa dem heutigen Gastflügel, Schule und Internatswesttrakt entsprechen. Die ange deutete Klostermauer entspricht südseitig ungefähr der heutigen, die östliche Umfriedung befand sich ein gutes Stück westlicher als heute. Beachte die ehem. Pfarrkirche an der Stelle des heutigen (und damaligen) Gottesackers. Von ihr laufen 3 Wege: Zum Ostaussgang der Kirche, nach West und nach Ost zur Landstraße.
- 161) Beachte das schwäbische „Ried“ des Schongauer Malers und das bayerische „Rieb“ oder „Rüb“ der übrigen!
- 162) Fünf peitschenschwingende Fuhrknechte sitzen in der langen Zeile der Zugtiere gleichmäßig verteilt zu Pferde.

nannte Erzherzog Siegmund von Tirol hatte ja schon 1449 den alten Weg über den Kniepaß zwischen Füssen und Reutte erneuern lassen. — Der Pfleger von Fernstein, Jakob v. Thun, hatte durch seinen Straßenbaumeister den Weg „in der Gach“ von Reutte nach Thannheim noch vor 1540 beendet. Nachdem 1526 eine Lawine an der Fernstraße 9 Personen und 26 Pferde nebst vielem Kaufmannsgut begraben hatte, führte er von 1541 bis 1547 eine Verlegung der Fernpaßstraße mit einem Kostenaufwand von 18 766 fl durch und brachte damit den abgeflauten Verkehr auf dieser Konkurrenzstraße unseres Kienbergs wieder in Schwung<sup>163</sup>.

Damit durch die schlechte Kienbergstraße „an den Zollstellen kein Verlust entstehe“, hatte schon Herzog Wolfgang von Baiern<sup>164</sup> sich an den Ettalischen Pfleger Christian Halter zu Murnau gewandt<sup>165</sup>. Diese Anregung ist wohl im Sand verlaufen. Einen weiteren Schritt unternahm Herzog Albrecht V. (1550—1579), der den Dr. August Paumgartner<sup>166</sup> und den Landrichter von Schongau Philipp Jakob Lidl<sup>167</sup> zu Erkundigungen aufforderte, damit beide dem Prälaten von Ettal wie dem herzoglichen Zeugmeister Hans Neuchinger wegen der Kienbergstraße berichten und der Verkehr auf dieser Straße nicht über Füssen abgelenkt werde<sup>168</sup>. Vermutlich hängen damit Wegbesserungsversuche von 1559 zusammen, veranlaßt durch höhere Tarifforderungen der Fuhrleute wegen schlechter Beschaffenheit der Ettaler Steige<sup>169</sup>.

Das Straßenbauvorhaben kam nicht zur Ruhe, denn auch die O'gauer Rottleute drängten in den Abt<sup>170</sup>. Die Kunde davon scheint nach Innsbruck gedrungen zu sein. Denn im Bericht der Visitationskommissäre von 1612 steht, „es sei ein Mann vorhanden, Philipp Sauerwein, der sich anbietet für 2 500 fl den Khyenberg . . . abzugraben . . .“ Die Sauerwein waren eine in

163) Thurner aaO. S. 45 ff. — Der Hauptteil des Fernpaßverkehrs fiel auf den Salztransport aus den im 13. Jhd. neu entdeckten Lagern bei Hall. Von 1547 bis Mai 1553 betrug die Zolleinnahme am Fernpaß 14 330 fl. I. J. 1317 wurden 8317 Salzfuder (à 2,9 Ztr.) über den Fern verfrachtet; Okt. 1661 — Okt. 1662 waren es 15 850 Salzfässer. — Entferntere Vorbilder sind der Paß von Pontafel bei Bad Villach auf Anordnung des Bischofs von Bamberg als Herrn von Kärnten 1575, und der Weg über den Loibl Paß 1613.

164) Regentschaft 1508—1511 für die minderjährigen Söhne Wilhelm, Ludwig und Ernst seines Bruders Herzog Albrecht († 1508).

165) KAN'b, Rep. 67 Fasz. 862/4, Abt Otmar an Kurfürst 15. 8. 1629. — Als Pfleger v. Murnau genannt: 1473 Linhard Halder; 1479 Christian Halder.

166) \* ca. 1528, seit 1558 Regimentsrat in Landshut, 1577/92 Kanzler ebd., „bayerischer Orator“ beim Papst, Kaiser, Duce d'Alba/Brüssel, † 1599 (F e r c h l, Obb. Arch. 53, S. 67 f., 491).

167) 1558 Hauptmann u. Inwohner zu Schongau, 1564/88 Landrichter ebd., 1575 kurze Zeit Pflegverwalter von Hohenschwangau, 1577 heiratet seine Tochter nach Stuttgart (ebd. S. 328, 946, 1370).

168) KAN'b, ebd. 15. 8. 1629.

169) P e t e r, Lech-Isarland (1939) S. 171.

170) KAN'b, ebd., 1651.

Innsbruck verbreitete Sippe<sup>171</sup>. Jener Philipp Sauerwein wurde 1579 geboren. Wahrscheinlich hat er für den Neubau der Kienbergstraße schon gewisse Vorarbeiten durchgeführt. Denn unter den von Abt Otmar I. abbezahlten Schulden erscheint der Posten: „Dem Sauerwein zu Innsbruck wegen des Kienbergs 64 fl.“ Dieser Mann bringt den Bau unserer alten Straße in Beziehung mit zwei vortrefflichen Verbesserungen der Brennerstraße. Sein Vater Ambros Sauerwein, ein Bauunternehmer großen Formats, hatte nämlich 1582/84 das Steilstück der alten Römerstraße an der Einmündung des Stubaitales (die sog. „Sauerweinstraße“)<sup>171a</sup> und 1602/07 das andere berüchtigte Wegstück der Brennerstraße am sog. Kunterweg<sup>171b</sup> bei der sog. „Hohen Klause“ verbessert. Vor und nach 1606 betrieb er außerdem im Ammerwald einen Eisenbergbau, wofür er vermutlich den Holzbedarf seines Schmelz-

171) Tätig als Landrichter, Hofkammerbote, Goldschmied, Hammerschmied, Maurer, Frächter zu Wilten usw. (Innsbruck, Landesarch., o. ö. Kammer-Raitbücher jener Jahre. — Matrikel d. Pfr. Wilten. — F i s c h n a l e r K., Chron. v. Innsbr., 1934). — Pfarrarch. St. Jakob/Innsbr., Taufbuch S. 14: \* Sauerwein Philipp 18. 1. 1579 „Ambros S. verh. m. Appolonia Böcklin“; dieser Ambros S. wohnte 1567/68 in der „Vorstadt“ (heute M. Theresiastr. Nr. 16/18); 8. 7. 1640 heiratet in Innsbruck ein „Ambros Sauerwein-Philippi Sohn“ (ebd.).

171a) Zur Beseitigung des steilsten Abhanges der bis 1584 benützten alten Römerstraße, deren klassische Trasse drei dort gefundene Meilensteine beweisen, und die sich über dem nun verfallenen Gasthaus Unter-Schönberg jäh hinaufzog, führte Ambros Sauerwein von Schönberg im Stubaital (er hat sich wohl frühzeitig in Innsbruck niedergelassen) 1582/84 seine neue Straße am Ruetzufer sanft ansteigend in einer weiten Schlinge durch den Wald talwärts und dann in gleicher sanfter Steigung auswärts, um sich 20 Minuten oberhalb der Stefansbrücke in kurzer Biegung wieder an die Römerstraße anzuschließen. Unter Maria Theresia wurde dieses Straßenstück dann neuerdings verbessert (Stubei, hrsg. dch. die Gesellsch. v. Freunden des Stubeithales, Lpzg. 1891, S. 26).

171b) Innsbruck, Museum Ferdinandeum, Bibl., Ms.-Bd. Nr. 1221, einer Kopie der Ratsprotokolle v. Innsbruck, f. 534/35: „1. 2. 1602 Kuntersweg, Herr Christoph Lustrier läßt einem ehrw. Rathe durch mich Stadtschreiber schriftlich referieren, wann man dem Ambrosi Sauerwein 1000 fl von Rath wegen wollte leihen, damit er den Weg im Kuntersweg machen könnte, so wolle er H. Lustrier sich obligieren, für ihn zu stehen bis Sauerwein den Consens vom Kaiser bringt und die Stadt in anderweg sekuriert. — Wann H. Lustrier seinem Anerbiethen nach sich für den Sauerwein obligiert, soll man's bewilligen und seine Obligation darum ersehen und dagegen das Geld dem H. Lustrier zu handten stellen.“ — Ebd., Ms. Bd, Dip. 1167, Roschmann Antonii Collectanea etc. Litteraria et antiquaria Praesertim tyrolensi, Notarius Universitatis Aenipontanae. — Iter athesinum Ao. 1740, fol. 40/41 „Vnd nit gar weith darvon (zu Blumau am Eisack oberhalb Bozen) folgente Taffl von Holtz in den Felsen gehefft mit diser Innschrift: „Ao. 1601 hat H(err) Ambros Sauerwein von Ynsprugg auf Kaysl. den 17 Marti 1598 datierte Bawweglohnsverleihung disen gefehrlichen weg auf sei, vnd mit verwohnten selbs eignen Kosten vnd wagnus den gemeinen durchwandlungs vnd handtier ...“

werkes aus den nahe gelegenen Ettaler Wäldern<sup>171c</sup> decken durfte, was vielleicht die genannte bescheidene Entlohnung seines Sohnes, jedenfalls aber dessen Verwendung zur Straßenplanung erklärlich macht.

Am 30. Januar 1615 schrieb der Ettaler Abt an den bayerischen Herzog, „disen Perg selbstn oder mich in deß Closters Namen pawen zu lassen“. Er begründete dies mit den oben geschilderten Wegverhältnissen und mit dem Zollentgang durch den absinkenden Güterverkehr. Außerdem würde „der Herzog gerade jetzt bey der Clausen vnderhalb des Closters Märblstuckh brechen“, deren Transport „über den Kienberg hinab höchst gefährlich wäre<sup>172</sup>“. Von München aus wurde daraufhin der Schongauer Pfleger Hans Christoph v. Weichs zum Bericht aufgefordert. Dieser schritt am Montag vor dem 7. (2.?) Mai 1615 in Begleitung des Abtes, zweier Konventualen und einiger Werkleute sowohl den bestehenden Weg als auch die Möglichkeiten einer Umleitung ab. In seinem Bericht nach München stellte er fest, „man müsse sich wundern, daß nicht schon längst etwas geschehen ist, um den Verkehr wieder auf diese Straße zu bringen“ und machte dann zwei Vorschläge für eine Neuanlage<sup>173</sup>.

---

Personen zue gueten zu bauen sich vnter — standen vnd hiermit den anfang gemacht, auch solchen mit der Gotteshilff im Jahr 1607 den 7 octobris glicklich vollendet vnd daselbstn den Ersten wagen hierdurch gehen lassen Erbauet vndt dardurch vornemblich, das schwörn ybl Gottslestern vnd fluechen der fuhrleith an beyden ohrten nit wenig verhindert worden. (Der nämliche Grund wurde ja auch beim Ettaler Straßenbau angeführt!) Gott der allmechtige wolle denen, vnd allen jenigen, welche zu dem baw Hilff, Rath und that Erwisen, nach disem leben auch die fröliche auferstehung erweisen. amen. Ao. 1611 haben seine H. Ambrosi Sauerweins nachgelassene Eheleibliche 4 Söhn vnd gebrieder zur gedechtnus Ihrem lieben Vattern disen bild Stockh allhero machen lassen, renoviert 1697.“

171c) Dem Ambros Sauerwein gehörte ein Eisensteinbergbau im Ammerwald „hinter dem Heiterwanger See“ (Von Innsbruck her gesehen, also in Richtung auf das Ettaler Gebiet zu!). Da das Schmelzwerk des Ambros Sauerwein 4 Meilen vom Bergbau entfernt, bei Ehrwald, lag und der Erztransport unerschwinglich teuer wurde, bat dieser bei seinem Ammerwalder Bergwerk einen Hochofen aufstellen zu dürfen, worüber am 27. 10. 1606 Bericht verlangt wurde (LAI, Missiven 1604 f. 916, 1606 f. 1813, 1618 f. 427, 1204). Diesen Hochofen bei Ehrwald hatte Ambros Sauerwein 1599 für seine im Erztal zu Ellenbögen gehütteten Eisenerze erbaut, weil ihm verboten worden war, bei Ellenbögen selbst einen Hochofen zu bauen, da die Saline zu Hall dort ein Holzreservat hatte (LAI, Gesch. v. Hof, f. 148; Missiven 1598 f. 825; 1599 f. 816. — Zit. n. Ztsch. Ferdin. 1899, Beitr. z. Gesch. d. Tiroler Erzbergbaues 1595–1617).

172) KAO'b, KL 210/51. — Wahrscheinlich wurden die Marmorblöcke auf der Loisach verfloßt. — Mit der „Clausen“ ist hier zweifellos der felsige Bergbruch südl. der Bärenhöhle vor O'gau gemeint (im Gegensatz zur Klause bei Wurmannsau; vgl. Glasthauer, Wurde in Wurmesau ein Bischof ermordet? (Lech u. Ammerain 2 [1951] Nr. 7). — Siehe Anm. 76.

173) KAO'b, KL 210/51 fol. 87 ff.



Gelände der alten Ettaler Bergstraße nach dem Klassifikationsplan (Urkataster) von 1830 (München, Hauptvermessungsamt, Blatt SW 28-15 u. 28-16)



Vom ersten Vorschlag „vnden herauf beim güessenpüchl vnd sich algemach neben dem Perg herum ziehet, biß zu obrist bey der Creuzseil hinauß“ nahm er wegen „felsigen Boden“, „wegen etlichen bösen Gräben“, wegen „Moosgründen, die durch Holzriegel gefestigt werden müssen“ Abstand. Die Werkleute getrauten sich dafür weder einen Kostenvoranschlag zu machen, noch eine Bauzeit vorauszusagen. Allem Anschein nach handelt es sich bei diesem Vorschlage um eine Trasse, die ungefähr der heutigen neuen Straße folgen würde, jedoch ohne die unterste und oberste Schleife.

Die zweite vorgeschlagene Linienführung, „welliche sich nit so weith erstreckht, führt „undten bey dem Prückhle vnd neben dem Perg — wo man einen gut zu bearbeitenden Boden erhofft — auf der rechten seiten hin vmb biß an die ober Rib hinauß“. Dort vereinigt sie sich längs 200 Schritt mit der bisherigen Straße. Zur Verbesserung dieses Stückes (ca. 166 m) müssen einige Felsplatten gebrochen und etliche Krümmungen begradigt werden. Doch soll die letzte sehr steile Strecke, wo die Pferde vom Ziehen bereits ermüdet sind, nach links umgangen werden. Ein hiefür hinderlicher Graben wäre einzufüllen<sup>174</sup>. „Ein clain wasserpechl von da auß biß zu dem Closter, davon wintterszeit ein groß vnd solich eiß entstheet, daß gar hart dadurchzewandlen<sup>175</sup>“, kann umfahren werden<sup>176</sup>. Die Kosten wurden mit Tagelöhnen, Kalk zum Bau etlicher Mauern, Eisenwerk zum Brechen der Steine<sup>177</sup> und ohne Berechnung des Holzbedarfs, „der ja aus dem umgebenden Klosterwald gedeckt werden kann“, auf 4 000 fl veranschlagt. Um noch besseren Überblick zu bekommen, soll in 3–4wöchentlicher Arbeit eine Vorfurche des Weges gezogen werden. Da man nach Fertigstellung nur mehr den halben Vorspann benötigt, erhofft man sich eine solche Verkehrssteigerung, daß sich der neue Weg „durch den Gebrauch mit hin- und widerreisen von selbst verbessert“(!).

174) Gemeint ist die Strecke von der großen Kiesgrube zur Sattelhöhe; der genannte Graben ist heute durch das Schuttablagerungsverbot gekennzeichnet.

175) Vielleicht unweit der noch heute oft versumpften Stelle unter den „Wällen“.

176) Ebd. — Diese Umgehung des letzten steilen Bergstraßenstücks scheint nicht zur Ausführung gekommen zu sein, denn auch Pläne aus der Zeit vor der Neuanlage von 1887/89 lassen nichts davon erkennen. Dieses projektierte Umgehungsstück der obersten Steile hätte sich auf der Sattelhöhe wohl mit dem sog. „Maulweg“ vereinigt, der der Neuanlage von 1887/89 zum Opfer fiel. S. Abb. S. 269 u. 294.

177) Sowohl hier wie späterhin bis zur Fertigstellung dieser Straße (15. 8. 1629) wird nie die Verwendung von Sprengpulver erwähnt, obwohl Herzog Siegmund der Münzreiche ein solches bereits 1 ½ Jahrhunderte früher (1481/83) am berichtigten Kuntersweg auf der südlichen Brennerstraße in Anwendung gebracht hatte, als er „cum igne et bombardarum dividi petras et scopulos abradi et saxa removeri fecit“ (Evagatorium. — G a r b e r J., Die Reisen des Felix Faber durch Tirol (Schlernschriften 3, Innsbr. 1923) S. 10. — H a m m e r H., Die Bauten Herzog Siegmunds (Ztsch. d. Ferdinandeums, 3. F. Heft 42 [1898]). — v. R a d l o w O., Die Brennerstraße im Altertum u. Mittelalter, Prag 1900. — S t o l z O., Die Jaufenstraße, Innsbruck 1927).

Am 19. Juni 1615 wurde der Schongauer Pfleger zur Regelung dieses Straßenprojektes abermals nach Ettal beordert. Der Abt verlangte nämlich, falls er selbst bauen müsse, außer einer Geldhilfe (Anleihe?) „die ewige Weggeldeinnahme“. Falls jedoch der Herzog baue, versprach der Abt, den Spanndienst des Klosters sowie dessen Ziegelstadel und dessen Kalkofen zur Verfügung zu stellen. Im Spätherbst darauf (30. 10. 1615) prüfte der schon genannte Hofbaumeister Hans Reiffenstuel zusammen mit dem Prior des Klosters und andern die Lage<sup>178</sup>. Die Kosten schätzte der Hofbaumeister so ab: Bei einer Wegbreite von „2 Claffter 3 schuech“ (ca. 4,8 m) kostet die Brech- und Grabarbeit“ pro Klafter Weglänge 7 fl, zusammen also 2.016 fl; dazu kommen die Kosten einer Brustmauer und der Brücke über den Höllgraben mit 776 fl; das oberste Umgehungsstück „von der Rib hinauf durch den Berg auf den Neuen weg“ 1 500 fl; alles zusammen also 4 292 fl<sup>179</sup>.

Mit diesem Planen, dem Feilschen um die Weggeldeinnahme und um die Unterhaltslast vergingen die Jahre 1615 und 1616<sup>180</sup>. Mitte März 1617 kam der Abt, der „zur prob“, „zu gunsten der Zureisenden und der in- und ausländischen Kirchfahrer bereits ein Anfang mit einem gelegentlichen Gang gemacht, den er nach und nach zu einem Reitsteig ausgestaltet hat<sup>181</sup>“, persönlich nach München und bat in der Angelegenheit um Audienz. Er erreichte, daß der Hofbaumeister Reiffenstuel „noch vor der österlichen Zeit“ neuerdings nach Ettal beordert wurde, mit „werkständigem guten Rat den Berg besah und bestätigte, daß sich der neue Weg mit stetem Hauen und Graben durch den Kienberg machen lasse“. Aber an des Abtes Bitte an den Herzog (April 1617), „mit einem genadengelt genedigst ze hilfz zu khommen“, „um gebürliches weggelt“ und um ein Dekret, daß weder dem Kloster noch sonst jemand „ainiche beschwer, Aufslag oder Pürte nit aufgetrage wurde“, scheiterte der Fortgang, von der Ungunst der Lage vor Ausbruch des Krieges ganz abgesehen<sup>182</sup>.

Letztere mag den tatkräftigen Prälaten Otmar Goppoltsrieder (1615/37) bewogen haben, den Bau allein durchzuführen und das ist das wesentliche Verdienst des Klosters um diese zweitälteste alpine Kunststraße Oberbayerns. Um von diesem Projekt abzuschrecken, ging allgemein die Rede, „unter Hundert könne kaum von einem ein solcher Weg gemacht werden“.

178) So erfahren wir die Maße für den neuen Weg: Von der Gießenbachbrücke bis „zur obern Rib“ 1728 Schuh (= 505 m bei 1 Schuh = 29,2 cm = 12 Zoll). An anderer Stelle gab Reiffenstuel dafür (?) 288 Clafter (= 527 m bei 1 Clafter = 1,9 m) an. Die Steigung (Sinusverhältnis) beträgt (1 ¼ Zoll): (1 Schuh) = 20 ‰; den Höhenunterschied von der Gießenbachbrücke bis zur „obern Rib“ maß Reiffenstuel zu 269 Schuh 1 ½ Zoll aus. Die Rechnung auf Grund der Steigungsangabe ergäbe 252 Schuh.

179) KAO'b, KL 210/51 fol. 82.

180) KAO'b, KL 210/51 fol. 66–68, 72. — München bürdete die Unterhaltspflicht dem Kloster auf; das Kloster bewies, daß sie der O'gauer Rott obliege.

181) Ebd. fol. 64. — KAN'b, Rep. 67, Fasz. 862/4 v. 15. 8. 1629.

182) KAO'b, KL 210/51 fol. 70 f.

Trotzdem begann der Prälät „nach Beratung mit dem Konvent das Hauptwerk am 30. September 1628“<sup>183</sup>. Die Rottmannschaft von O'gau, der der Abt eine Prämie von 100 fl „gestand“<sup>184</sup>, half, den neuen Weg „durch Schrofen und Stein zu machen“<sup>185</sup>. An Mariä Himmelfahrt 1629 lud der Prälät bei „Weggeldfreiheit“ zur Besichtigung durch bauverständige Kommissäre ein, indem er an den Kurfürst Maximilian schrieb: „Nun aber, Gott und seiner hochgebenedeiten Mutter Maria sei höchstens Dank gesagt“, ist dieser neue Weg „mit Brechen der Felsen und Steinplatten, Aufmauern einer steinernen Brücke, wie auch mit nötigen Schlachten<sup>186</sup> und Polbrettern<sup>187</sup> zu Ende geführt“<sup>188</sup>.“ Schon drei Jahre später erleichterte die neugebaute Straße den von Murnau herkommenden Schweden den Weg ins Kloster Ettal, wobei sie am 4. Juni 1632 den jungen Pater Josef Heß ermordeten und den Prior Simon Speer so malträtierten, daß er seinen Verletzungen erlag<sup>188a</sup>.

Obiger Einladung zur Besichtigung der neuen Kienbergstraße fügte Abt Otmar eine Abrechnung bei, was an Bargeld, Löhnen und Zehrung seitens des Klosters aufgewendet worden ist, „extraordinari-Leistungen nicht mitgerechnet“. Der Voranschlag Reiffenstuels von vier bis fünf Tausend Gulden wurde dabei unterboten. Da der Kurfürst eine versprochene Geldhilfe von 1200 fl nicht flüssig machen konnte, bewilligte er dem Kloster nach und nach vom Weggeld ohne Zinsberechnung 1400 fl einzubehalten<sup>189</sup>.

Im Gegenbrief von Abt Otmar, Prior Egid und Konvent von Ettal über die kurfürstlichen Resolutionen vom 23. 11. und 11. 12. 1629 steht als Weggeleinbehaltungssumme „14 000 fl“ geschrieben<sup>190</sup>. War es in einem so wichtigen Dokument ein Schreibfehler oder war es Absicht, auf diese Weise zum ursprünglich (und wohl billig!) erbetenen ewigen Weggeld zu kommen, falls man das „Versehen“ in München nicht bemerken würde? Dieses (nun erhöhte!) Weggeld mußte der Wirt von Ettal und der Richter zu O'gau gewissenhaft vereinnahmen. Da die Benützung der ältesten Straße aber gleichzeitig frei stand und es sich ohne Anstellung eines teuren Kontrollorgans nicht feststellen ließ, welche Straße befahren worden war<sup>191</sup>, wurde der O'gauer Rott jährlich eine pauschale Abgabe von 36 fl auferlegt. Außerdem mußte sie einmal im Jahre ausgefahrene Stellen aufkieseln und bei Schneefall oder „anderer Gottesgewalt“, wo der Wegmacher allein den Schaden

183) KAN'b, Rep. 67 Fasz. 862/4 v. 15. 8. 1629.

184) Ebd., 1651.

185) Ebd., 1652.

186) Holzkonstruktionen bei Straßen- und Uferbauten.

187) Bohlen.

188) KAN'b, Rep. 67 Fasz. 862/4, 1629.

188a) G l a s t h a n e r P., Ettal u. d. 30j. Krieg (Ett. Mandl 16 [1928/29] S. 16 f.).

189) KAN'b, ebd. 10. 2. 1629, 15. 8. 1629, 23. 11. 1629, 11. 12. 1629, 27. 10. 1651.

190) HStAMü, Ett. Urk. n. 478.

191) Die Landesuntertanen waren auch auf dem neuen Weg abgabefrei, wenn sie ihn „zu ihrer Hausnotdurft“ gebrauchten.

nimmer beheben konnte, helfend einspringen. Dafür waren alle Fahrzeuge, die in der O'gauer Rott liefen, weggeldfrei. Über diese neue Weggeldordnung nahmen in der Folge Mißhelligkeiten mit dem Kloster und Beschwerden nach München kein Ende<sup>192</sup>.

Am Dienstag, den 31. Juli 1640, besah sich Kurfürst Maximilian I. diesen neuen Kienbergweg, als er ihn mit seiner Gemahlin nach Übernachtung in Murnau und nach einer mittäglichen Rast in Eschenlohe zu abendlicher Stunde mit einem Gefolge von 100 Personen und 170 Pferden passierte. Tags darauf kehrte er auf dem gleichen Weg wieder zurück. Wenn sich solche erlauchte Wallfahrer im Kloster anmeldeten, baten sie jeweils den Abt, zur Fahrt über den Kienberg die nötige Anzahl Vorspannpferde bereitzustellen: So am Montag, den 12. Juli 1655, Kurfürst Ferdinand Maria mit seiner Gemahlin Adelheid Henriette. Dann, als am Samstag, den 14. Juli 1657 mittags, die Kurfürstin Maria Anna mit ihrem jüngeren Sohn Max Philipp nach Ettal wallfahrten kam, wobei der Abt gebeten wurde "zu Vorspann bedürftige 50 Pferd von den negstgelegenen Ettaler Underthonen mit Khödten und anderem, so zu der Vorspann erfordert werden, an den Kienperg vorschaffen zu lassen." Von der letzten Wallfahrt, die der Kurfürst Ferdinand Maria am Samstag, den 14. Juli 1668, begleitet von seiner Gemahlin und einer Prinzessin mit einem Hofstab von 334 Personen und 316 Pferden nach Ettal machte, besitzen wir sogar ein Verzeichnis der Fahrzeuge, die über den Kienberg hinaufgezogen werden mußten: Es waren 14 Kutschen, 4 Kaleschen, 2 „Seda Rollanda“, 2 Leibsänften und 32 Wagenfuhren mit Kücheneinrichtungen, Speisen, Getränken und Kammergütern, zusammen also 54 Gespanne<sup>193</sup>.

Vielleicht wegen des unten geschilderten schlechten Zustands der alten Kienbergstraße wählte das bayrische Geleit für die Reise der schwedischen Exkönigin Christine von Landsberg nach Innsbruck, wo sie öffentlich konvertieren sollte, nicht den kürzeren Weg über den Ammergau, sondern den über Weilheim und Murnau, so daß sie am 27. Oktober 1655 die Ettaler Bergstraße nur mehr an deren Ende benützte. Von der Königin freigebig beschenkt, verließ sie hier die aus einem Dutzend Kavaliere und aus zwei Reiterschwadronen bestehende Eskorte<sup>193a</sup>.

Während wir nicht wissen, ob das Ettaler Gnadenbild die „älteste“ Straße noch einmal passiert hat, nachdem es der kaiserliche Stifter bei der Grundsteinlegung am Vitalistag 1330 „mit dem bilde, daz im der munch zu Rome gegeben hete“, von Partenkirchen heraufbefördert hatte, so sind uns auf der „alten“ Straße mehrere solche Reisen der „Frau Stifterin“ überliefert.

192) KAN'b, Rep. 67 Fasz. 862/4, 23. 11. 1629, 11. 12. 1629, 18. 12. 1629, 20. 1. 1632, 22. 12. 1652.

193) Ztsch. „Ettaler Mandl“ 38 (1959) S. 111, 168, 170. — Ebd. 17 (1929) S. 89. — KAO'b, KL 199/27.

193a) Historia Della Sacra Real Maestà Di Christina Alessandra di Svetia, Del Conte Galeazzo Gualdo Priorato, Venetia MDCLVI p. 65.

Dieser neue Kienbergweg war noch keine 20 Jahre fertiggestellt, da flüchteten bei Annäherung der schwedisch-französischen Soldateska am 27. September 1646 die meisten Mönche 10 Tage lang nach Mittenwald und nahmen ihr Wallfahrtskleinod mit. Das wiederholte sich dann im November/Dezember des gleichen Jahres, wobei das wundertätige Bild der „Frau Stifterin“ in der Pfarrgasse Nr. 6 zu Innsbruck eine Zuflucht fand und erst nach 5 Wochen, am 9. Dezember 1646, wieder über den Kienberg heimkehrte<sup>194</sup>. Eine dritte Flucht des wundertätigen Bildes geschah im Krieg von 1704, nun aber nicht an die Tiroler Grenze, sondern nach München, von wo es am 21. August wieder über den Kienberg heimgebracht worden ist<sup>195</sup>.

Weiteren Anlaß zu den oben (Seite 272) erwähnten Streitigkeiten bot der Straßenunterhalt, zu dem sich die O'gauer Rottleute nur für den ältesten Weg verpflichtet hielten, nicht aber mehr für die beschriebene Neuanlage, obwohl sie auch auf jenem die Instandsetzungsarbeiten schlecht ausführten oder immer wieder hinausschoben<sup>196</sup>. Insbesondere verweigerten sie alle Wegmacherei, die über die Arbeit mit Pickel und Schaufel hinausging. Nun waren aber gerade am neuen Kienbergweg in den Kriegsjahren vor 1650 die zwei Seitenmauern mit ihrer Schindelbedachung und eine gesprengte gemauerte Brücke baufällig geworden. Auch das Schutzgestänge war abhanden gekommen, das umwerfende Fahrzeuge und deren Pferde vor dem Absturz in den Gießenbach bewahren sollte. Es war zwar „auf dem neuen Weg bisher noch kein Schaden passiert, aber man ersah in diesen vernachlässigten Reparaturen den Grund für den Rückgang der Weggeldeinnahmen, obwohl „sie gewissenhaft kassiert wurden“, und vermutete, daß die „Commerciens wieder mehr über Füssen gingen“<sup>197</sup>. Der Abt will sogar zwei Rottmänner<sup>198</sup> solange arrestieren, bis die ganze Rott sich fügt und gehorcht. Bis zum Jahr 1658 und vielleicht noch darüber hinaus blieb aber diese Streitsache beim Münchner Hofrat anhängig<sup>199</sup>.

Die Quellen über die älteste und alte Ettaler Bergstraße schweigen nun bis 1700, wo Hochwasser die Brücke am Fuß des Kienberges weggerissen hat. Den Rottmännern mußten noch andere Gemeindeleute aus O'gau (und vielleicht auch aus Oberau) zu Hilfe gesandt werden, um den Weg wieder

194) Glasthaner P., Ettal u. d. 30j. Krieg (Ett. Mandl 16 (1928/29) S. 16 f.).

195) Ders., Ztsch. „Ettaler Mandl“ 17 (1929) S. 89. — Hist. Ver. v. O'bay. Nr. 1756.

196) KAO'b, KL 210/51 v. 17. 7. 1616; ebd. 199/25 fol. 55: Weil die Rottleute die Brücke vor dem Wirtshaus zu Ettal zu nachlässig repariert hatten, mußte sie das Kloster 1620 neu herstellen. Gewissermaßen zur Strafe dafür sollte jeder Rottmann für das Kloster eine Fuhr Lärchbäume nach Augsburg führen. So erfahren wir, daß vor dem Ettaler Gasthaus ein Wasser lief (altes Mandlbachbett?) und daß die Klosterforste erhebliche Lärchenbestände bargen.

197) KAN'b, Rep. 67 Fasz. 862/4 v. 20. 7. u. 14. 10. 1650, 22. 6. u. 27. 10. 1651. 2. 5. u. 22. 12. 1652, 26. 8. 1653.

198) Jakob Kriegl und Hans Faistenmantel von O'gau.

199) KAN'b, ebd. 28. 4. 1655, 9. 8. 1658. — KAO'b, KL 199/26 TT 1701 v. 12. 3. 1658.

fahrbar zu machen<sup>200</sup>. 1703 befand sich die Straße im Kriegsschauplatz. Am „Steinernen Brückl“ standen einer Übermacht von 8000 Österreichern auf bayerischer Seite nur 15 Schützen, 100 Mann regulierte Völker und bei 300 Landleute gegenüber, darunter 9 Weilheimer. Von einem derselben, dem Bürger Degler, hat sich ein Handregister erhalten, in dem er berichtet, daß am Montag, den 27. August, die Kaiserlichen bei Tagesanbruch mit wenig Erfolg aus 4 Geschützen die an der Werdenfelser Grenze errichteten Verschanzungen beschossen. Auf einem Umgehungsweg gelangten sie aber dann in den Rücken der bayerischen Verteidiger, von denen 43 fielen. Degler erhielt 6 Schüsse und einen Hieb in die Achsel. Doch keine der erhaltenen Wunden war lebensgefährlich und der General pardonnierte ihn. Daraufhin schleppte sich Degler ins Kloster Ettal, wobei er „mehrentsils die Straße nur hinaufgekrochen sei und mitten im Kienberg einem Ettaler Pater gebeichtet habe“. 8 Tage lang lag er im Kloster, bis seine Verletzungen etwas abgeheilt waren<sup>201</sup>.

Am Ende der Kienbergstraße, nicht mehr weit von dem genannten „Steinernen Brückl“, ließ der Prälat von Ettal durch seinen Kammerrichter am Samstag, den 8. Juni 1720, eine Säule eingraben. Auf ihr war eine Tafel angebracht, welche einerseits eine Malerei mit Galgen, Leiter, Scharfrichter, Kopfstätte und der Inschrift „Straff der Zügeuner und Rauber“ zeigte, während auf der Kehrseite „Closter Ettal, Landgericht Murnau“ zu lesen war. Dies geschah zur Einschüchterung des überhand nehmenden Gesindels, das sich vielfach aus den entlassenen Kriegsvölkern rekrutierte und allenthalben seit 1716 abgelegene Wege und Orte beunruhigte. Weil aber, unbewußt oder aus Absicht, die Bildseite der Tafel zur Grafschaft Werdenfels hin orientiert worden war, fühlten sich die Werdenfelser betroffen und berichteten ihrem Landesherrn nach Freising. Dort war man vernünftig und ließ die Sache auf sich beruhen<sup>202</sup>. Auf der Kienbergstraße sind trotz ihrer Abgelegenheit keine Raubüberfälle und ähnliches überliefert. Das mag dem Vorspanndienst zu danken sein, der viel Personal benötigte. Wohl aber hören wir im 15. Jahrhundert von Raubüberfällen bei Wurmansau<sup>203</sup> und auf der Straße zwischen Oberau und Eschenlohe, wo man ca. 1414/17 den auf der „Schönburg“ (= Schaumburg) bei Ohlstadt seßhaften Strauchritter „Schneeberger“ samt seinen 6 Komplizen fing und sie dann zu Murnau hinrichtete<sup>204</sup>. Wer die freie Reichsstraße benützte, stand unter dem Land- oder Königsfrieden. Geschah ein Straßenraub, so war eigentlich der die Gefälle, erhebende Geleitsherr zum Schadenersatz verpflichtet. Aber trotz solcher Warnmale mit Rädern

200) O'gau, Gde.-Archiv, Gde.-Rechgn. 1700; es wurden 18 Tagelöhne à 20 kr bezahlt (Frdl. Mittlg. O. A. Zwink).

201) R i d , Lech-Isarland 1937, Deglers Handregister.

202) KAO'b, AR Fasz. 1183 n. 81.

203) Seite 246 f.

204) H i b l e r I. J., Gesch. d. ob. Loisachtales etc., Garmisch 1908, S. 80 ff., 89 f. — P e t e r , Lech-Isarland 16(1939), S. 171.

und Galgen endeten die Klagen über die Unsicherheit der Straße nicht<sup>205</sup>. Noch 1773 forderte der Ettalische Richter von O'gau als Straßeninspektor „ein eigenes Streiffcorpo das bös- und liederliche Gesindel, welches noch immer auf disortigen Gränzen hauffenweise herumschwärmet und die arme Landesunterthanen bedränget“<sup>206</sup>.

Schon bevor 1747 in Paris die Fachschule für Wege- und Brückenbau gegründet worden war, erschien in Ulm 1737 ein gedrucktes Büchlein mit dem Titel „Information, Was wegen Verbesserung der Wege und Straßen in den Hoch-Löbl. Schwäbischen Creyß Hiebevor allschon vor heilsame Verordnungen gemacht worden etc.“<sup>207</sup>. So lag es im Zuge der Zeit, daß besonders in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts die Straßen allenthalben geregelter gepflegt worden sind<sup>208</sup>. Freilich gab es auch Ausnahmen. So klagte der Ettalische Richter 1773 über „den blutschlechten Weg durch die Grafschaft Werdenfels“<sup>209</sup>. In Bayern lag die Straßenpflege in der Hand des „Churfürstlichen General-Straßen-Brück- und Wasserbau Directors“ in München, dem die „Straßenbauinspektion im Gericht Ammergau unterstand, welche sich von Au (= Oberau) bis Wurmeseu erstreckte“. Der Inspektor, zugleich der Ettalische Kammerrichter zu O'gau, mußte „ein wachsames Aug auf instructionsmäßige Straßenunterhaltung tragen“<sup>210</sup>. „Um die uralte Zoll-

205) Großhauser F., aaO., S. 615, 633. — Auch auf der Straße über Füssen wird 1455 von einem solchen Raubüberfall auf 13 beladene Kaufmannswagen durch die verbündeten Freiburger und Schwangauer Edelleute berichtet.

206) „Absonderlich weilen solches Gesindel mit Gewalt aus Tyrol ausgetrieben worden und kein Vagant darinnen mehr geduldet wird...“ Dieses Streifcorps sollte nicht auf „Contreband“ zu achten haben, sondern so organisiert sein, „wie es das Binderische gewesen ist“, das sich so bewährt hatte (KAO'b, GL 2896/50 f. 42 r). — Noch 1816 wurde verordnet (Bair. Intell. Bl. d. Isarkr. 9. 9. 1816 Sp. 820), gegen die Vaganten „empfindliche körperliche Züchtigung“ anzuwenden und übergroße Nachsicht zu unterlassen. Zur Komik der Kienbergstraße gehört, daß „beim Transport dieser Vaganten und Bettelleute auf Bergstraßen, wo Vorspann erforderlich ist, die Gendarmen auf keinen Fall selbst auf dem Wagen sitzen durften, sondern nebenhergehen mußten“ (ebd. 15. 2. 1815, Sp. 123 f.).

207) KASch, Reichsstadt Ulm, Fasz. 9.

208) 1760–1790 führte der Schwäbische Kreis die Anlage von Chausseen nach französischem Muster durch. Erinnerung sei an die im Frondienst 1769/70 erbaute Dauphinestraße von Ulm über Freiburg nach Straßburg, um die Königsbraut Marie Antoinette mit ihrem 500köpfigen Gefolge bequem an den Rhein zu bringen. Erinnerung sei ferner an die 1774/75 erfolgte Chausseierung der Straßen im Gebiet des Klosters Ottobeuren. Bayern hinkte anfangs wohl etwas nach, hatte aber 1830 doch eine Gesamt-Kunststraßenlänge von 6 608 km, um 23 km mehr als das 36mal so große Preußen [Korzendorfer A., Die deutsche Straße von 1800–1840 (Die Straße 2/1, Berlin 1935). — Großhauser aaO. 634/35].

209) KAO'b, GL 2896/50 f. 42.

210) Auf den Inspektor Melchior Dösch folgte 1796 Benedikt Seidel, jur. lic. (KAO'b, GL 2896/50, f. 1–6 [1796], 40–42 [1773]).

und Rottstraße wieder in frequenten Stand zu bringen“, wurde 1749 ihr Ettalischer Anteil bis zum Steinernen Brückl untersucht und ausgebessert<sup>211</sup>. 1767 abermals wurde diese „Hoch- und Commercialstraße“ von der Echelsbacher Brücke an bis zur Werdenfeller Grenze „erhoben“ und zwar auf „Churfürstliche Unkosten“, wonach sie der Straßenbauinspektor „in die Verpachtung übernahm<sup>212</sup>“. In dem hierüber geführten Schriftwechsel erfahren wir auch die Weggeldordnung jener Jahre: Für jede Wegstunde (vom Steinernen Brückl rechnete man 7 Stunden bis zur Echelsbacher Brücke, 21 Stunden bis ans Lechfeld) mußte bezahlt werden: Von jedem Roß an einem Postwagen (!) oder einer Kutsche 1 Kreuzer. — Von jedem Roß an beladenen Güterwagen 2 Pfennig. — Von leeren Wagen oder Schlitten 1 Pfennig. — Von jedem Reitpferd oder leer geführten Pferd 2 Pfennig<sup>213</sup>.

Im Januar 1778 hatten zentnerschwere Steine, schuhhohes Eis auf der Bergseite und schuhtiefe Ausspülungen auf der Talseite den Kienbergweg fast unfahrbar gemacht. Lose Steine drohten auf die Gütertransporte herabzufallen, wodurch „etliche 1000 Gulden Schaden“ zu befürchten war. Dadurch wurden „die Fuhrleute von dieser uralten Rottstraß abgeschrokt und auf die obere über Füssen verleitet“. Anstatt des angeforderten Vorschusses von 200 fl bekam der Straßeninspektor zur nötigen Tagwerkereinstellung trotzdem nur die Hälfte genehmigt<sup>214</sup>. Vielleicht hatte die Baudirektion in München schon damals Verdacht, daß der Straßeninspektor und Kammer-

211) KAO'b, KL 210/15.

212) KAO'b, GL 2896/50 f. 17–20. — Das Kloster scheint sowohl aus der Verwaltung als auch aus der Bewirtschaftung der Straße ziemlich ausgeschaltet zu sein. Aber auch „die churfürstlichen Unkosten“ sind unklar. Denn 1775 meldete der hiezu veranlaßte Ettalische Straßeninspektor, daß die „sog. Rottstraße ohne fremde Beihilfe, lediglich von den Kloster Ettalischen Untertanen, welche aus 116 freien Höfen bestehen, ‚erhoben‘ worden sei; deshalb seien sie von jeder weiteren Straßenarbeit am 23. 1. 1764 befreit worden.“ An der Kienbergstraße dürften von allen in der Quelle genannten Ortschaften nur Oberau, Graswang und O'gau, kaum aber Eschenlohe und Schwaigen gearbeitet haben. Die laufenden Ausbesserungen an der Straße wurden vom Straßeninspektor zu O'gau bestritten, der die hiefür benötigten Summen anlässlich seines Quartalberichtes in München anforderte und damit Fuhr- und Arbeitertagelöhne (18 kr i. J. 1773) bezahlte. Es ist ferner unklar, ob sich die „Feiertagssechser“, welche den Straßenarbeitern bezahlt wurden (sie waren eine Zeit lang aufgehoben), auf dringlichste Arbeiten beziehen oder ob es sich um eine kleine Vergütung für den an Feiertagen ausfallenden Verdienst handelt (ebd. f. 40–42). Da die landwirtschaftlichen Tagelöhne höher waren (24 kr im Sommer, 20–22 kr im Winter), hatte der O'gauer Richter Mühe, Straßenarbeiter zu bekommen (ebd. f. 36–39 [1775], f. 40–42 [1773]).

213) „Gemain-Schwebisch-beirische Minz oder Landtwehrung: 2 Haller ist ain pfennig. — 8 Haller oder 4 pfennig ist 1 Kreuzer. — 3 kr ist ain Groschen. — 20 Groschen ist ain Gulden. — 15 pazen ist ain Gulden. — 60 kr ist auch 1 fl.“ (Notizzettel in einem Gebetbuch des 18. Jahrhunderts im Besitz des Verf.).

214) KAO'b, GL 2896/50 f. 13–16 (20. 1. 1778).

richter Melchior Dösch von O'gau die Straßenarbeiter auch in seiner Ökonomie beschäftigte<sup>215</sup>, wofür er 1791 eine Rüge bekam.

Die 1796 notwendig gewordene Wiederherstellung der alten Brücke über die Loisach bei Oberau gab Anlaß zu einem Schriftverkehr, der Einblick in die Organisation des Vorspanndienstes gewährt. Diese „ziemlich erarmte Gemeinde“ von Oberau bestand damals aus „13 eingehöftten Familien, die bekannter Dingen mit dem häufigen sehr beschwerlichen und öfters auch sehr gefährlichen Vorspannen über den Kienberg belästigt sind“. „Durch diese Förderung der Fuhrleute verschaffen sie dem höchsten Aerario beachtlichen Nutzen<sup>216</sup>“.

Am 28. Mai dieses Jahres 1796 marschierten übrigens 2000 ungarische Husaren, die tags zuvor auf den Ettaler Klosterwiesen biwakiert hatten, mit klingendem Spiel über die Kienbergstraße in die Grafschaft Werdenfels, wohl der letzte große Truppendurchzug, bevor im Mai 1945 Einheiten der amerikanischen Armee diesen Übergang vom Ammer- ins Loisachtal nach flüchtenden und versprengten deutschen Truppenresten durchkämmten<sup>217</sup>.

Dagegen hat die Straße in den letzten Tagen des Januar 1797 beinahe noch eine kleine Revolution erlebt. Neun Wildschützen aus Lermoos und Ehrwald, die angeblich einer Luchsfährte gefolgt waren, wurden im Linderhof von fünf Ettaler Jägern und fünf bayerischen Chevauxlegers überrumpelt, einer davon getötet, die anderen verwundet und gefangen. Nachdem die Verletzten zu Ettal vom Wundarzt verbunden worden waren, führte man sie auf Wagen über die Kienbergstraße hinab nach Murnau und schloß sie mit Eisen in die Keuche. Auf diese Nachricht hin rückten 170 Tiroler, von den französischen Freiheitsideen angesteckt, mit Ober- und Untergewehr bewaffnet gegen Ettal aus, um vom Prälaten die Freilassung der Gefangenen zu erzwingen oder „fünf Ettaler Pfaffen“ als Geiseln mitzunehmen. Zur Verhütung weiteren Blutvergießens war aber der Seelsorger von Lermoos vorausgeeilt und setzte die Freilassung friedlich durch, während das Gros der Rebellen abwartend in Farchant und am Fuß der Kienbergstraße lagerte. Aus dem Bericht der bayerischen Behörden ist zu folgern, daß eine Abteilung derselben tatsächlich bis Ettal vorgerückt ist und die Herausgabe der dort verwahrten Gewehre der Wildschützen ertrotzte<sup>217a</sup>.

215) Ebd. 1—6 (26. 11. 1791). — Lic. Melchior Dösch, Ettalischer Hof- und Kammerrichter zu Ammergau, \*Glonn, oo 1742 mit der Klosterwirtstochter Maria Leis von Ettal, † 1792 mit 78 Jahren.

216) KAO'b, GL Fasz. 4453 n. 183 fol. 350—354. — Mehr Pflege als der Kienbergweg erforderte 1797 seine westliche Fortsetzung bei der Bärenhöhle vor O'gau, wo nicht selten „zentnerschwere Steine von der Felswand auf die Straße stürzten“. Einer Straßenumleitung stand die Ammer im Wege, der man in 400 m Länge ein anderes Bett graben wollte. (Ebd., RA Fasz. 2057 n. 44).

217) Handschrift aus Kloster Ettal im Besitz des Histor. Vereins v. Oberbayern. — B ü h r l e n J. L., Geschichte und Beschreibung des Benediktinerklosters Ettal, Garmisch 1910, S. 76.

217a) Schönherr D. v., Volks- und Schützenztg. 1871 Nr. 16—19. — Diese Wildererrevolte ist kein singuläres Ereignis und gewinnt durch die ihr ganz ähnliche,

Im Zuge der fortgeschrittenen Organisation des Straßenwesens ist die Strecke Ehdelsbacher Brücke — Steinernes Brückl schon vor 1769 auf Schuh genau vermessen worden<sup>218</sup>. Sie war mit (Geh-)Stundensäulen markiert und jede Stunde in Achtel unterteilt. Bei der nach der Säkularisation ab Schongau erfolgenden Nummerierung fiel der Kienbergweg in die 11. Stunde. Späterhin galt er als Bestandteil der Straße Nr. 13 Augsburg-Oberau, die mit der Einführung des metrischen Maßsystems von Augsburg ab gezählt wurde. Dadurch rückte der Kienbergweg zwischen die Kilometerzahlen 101½ (Abzweigung nach Graswang) und 106½ (Oberau). Mit Reskript vom 21. Oktober 1800 wurde die Straßenbauaufsicht über die Ettaler Bergstraße mit jener über die Straßen Murnau-Oberau und Murnau-Kohlgrub vereinigt und dem „Kloster Ettalischen Unter March Commissariat Murnau“ übertragen, dem der Pfleger N. Bayrhammer vorstand. Dem „Commissaire“ unterstanden sogenannte „Uibersteher“, die ihrerseits wieder „Tagwerker“ beaufsichtigten<sup>219</sup>.

Mit der 1803 erfolgten Säkularisation des Klosters wurde das bisherige Ettalische Pfliegergericht Murnau zwar ein selbständiges Landgericht und der genannte Pfleger Bayrhammer als *churfürstlicher* Landrichter eingesetzt. Die Straßenaufsicht in seinem Bezirk wurde ihm aber trotz gestellter Bitte nicht übertragen, „da die Verpachtung der Straßen in den Murnauer Districten bereits durch das Landgericht Weilheim zustande gebracht worden ist“<sup>220</sup>. Vermutlich haben wir in dieser wohl mehr zufälligen als absichtlichen Verfügung die Geburtsstunde des seit 1872 so genannten Straßen- und Flußbauamtes Weilheim<sup>221a</sup> zu sehen, dem unsere Ettaler Bergstraße bis heute untersteht. Auf ihrer Sattelhöhe wandte damals mancher Pater des aufgehobenen Klosters nochmals einen Blick auf seine Professeimat, bevor er sie über den Kienberg hinunter verließ. Und manche Fuhre mit Bibliotheks-schätzen, Archivgut, Kirchensilber und Kunstgegenständen rollte über ihn

---

und Marktoberdorf abgespielt hat, allgemeinere Bedeutung (Dussler P. H., J., M. Feneberg und die Allgäuer Erweckungsbewegung, Nürnberg 1959 S. 192 ff.).

218) „Distance von 28 Mark à 3 250 geometrische Münchner Schuh und 1 005 Schuh“ (KAO'b, GL 2896/50 f. 17).

219) Ebd. f. 91 (14. 2. 1800), f. 94. — Ebd. f. 66 (22. 10. 1800): „Da die Reparation der Straßen ohne großen Nachteil nicht mehr vernachlässigt werden kann, so habt ihr in Gemäßheit eines gestern erlassenen Rescriptes die fernere Unterhaltung derselben mit möglichster Beschränkung der Ausgaben zu besorgen; die Kosten werden zu seiner Zeit, auf welche Art immer es geschehen kann, berichtigt werden.“ — Der Tagwerker, der die Wegstunde 10—11 mit dem Kienberg i. J. 1800 betreute, hieß Johann Oßwald (ebd.).

220) Ebd. f. 98—101 (6. 4. 1803).

221a) Zu Weilheim 1828 ein „kgl. Baucondukteur“ genannt (Böhaimb, Chronik der Stadt Weilheim S. 153). 1838 wurde dort eine neue „kgl. Bauinspektion“ für Hoch- und Tiefbau errichtet (ebd.). Das 1872 geschaffene „Straßen- und Flußbauamt“ wurde ab 1954 in ein „Straßenbauamt“ und in „Wasserwirtschaftsamt“ abgeteilt (Bair. Intell. Bl. d. Isarkr. 18. 11. 1826, Sp. 994; 13. 12. 1836, Sp. 1666; 10. 6. 1837, Sp. 677; 12. 3. 1838, Sp. 385).

hinab – Zeitenwende auch der Straße, über die nun in höchster Instanz der in Frankreich ausgebildete Geheimrat Wiebeking als Leiter des 1805 geschaffenen „Geheimen Zentralbüros für Wasser- und Straßenbau zu München befehligte.

In der ersten Hälfte des 19. Jhdts. schweigen auffallenderweise spezielle Quellen über die Ettaler Bergstraße. War es ein Atemholen nach dem Choc der Säkularisation, daß es auf dem Kienbergweg stiller wurde? Natürlich war die Verlagerung der großen Welthandelslinie, die nicht mehr über Italien führte, ein Grund. Die Bozener Messen, seit 1718 durch die neue Graubündner Straße über Chiavenna schon beeinträchtigt, hatten um 1800 herum nur mehr den Rang besserer Landmärkte. Die Kontinentalsperre drosselte den Handelsverkehr über den Brenner<sup>221b</sup>. Augsburgs Bedeutung war ebenfalls gesunken und der Ruf des Oberammergauer Passionsspiels ging erst ca. 1840 über den deutschen Sprachraum hinaus. Den erwähnten Quellenmangel ersetzen wir für die Zeit von 1810 bis 1850 durch einige Angaben, welche alle Straßen des damaligen Isarkreises betreffen.

Die bislang unentgeltlich zu leistende Hilfsarbeit der Bevölkerung bei Neuanlage von Straßen und bei den auf der Ettaler Bergstraße besonders häufigen Naturkatastrophen wurde 1818 völlig abgeschafft und durch gedungene Tagelöhner ersetzt<sup>221c</sup>. Ob davon auch die von den Gemeinden ebenfalls unentgeltlich zu stellende „Schneeausschäufelungsmannschaft“ betroffen wurde, ist nicht erkennbar<sup>221d</sup>. Verwundert stellen wir aber heute fest, daß zum Schneeräumen erst um 1814 herum „die Zeit und Mühe sparenden Bahnschlitten“ allgemein in Gebrauch kamen und vom Generalkommissariat des Isarkreises zur Einführung empfohlen wurden. Man hätte dieses primitive Gerät doch jahrhundertealt geschätzt. Noch in den Wintern 1815/16 mußte die Einführung des Bahnschlittens zum Schneeräumen urgiert werden<sup>221e</sup>.

Fast endlos und „wegen der Saumseligkeit der Polizei“ wohl vergeblich bemühte sich die Behörde, zur Schonung der Straßenoberfläche breitfelgigere Räder vorzuschreiben bzw. das Wagengewicht zu beschränken<sup>221f</sup>.

221b) H u t e r Franz, Von Bozens Märkten und ihrem Statut (Tirolerland 1930 Nr. 1 S. 6 ff.) — H i r n Ferd., Gesch. Tirols von 1809—1814, Ibk. 1913. Jedoch: Einführung geordneter Postverbindungen (Bair.Reg.Bl. 1812, St. 18, Sp. 505/14), Regelung des Estafettendienstes (ebd. 1813, St. 68, Sp. 1585/02), Hebung des Fremdenverkehrs (!) durch Lerchenfelds Verordnung v. 4. 1. 1812 (I. F., Mandatensammlg. 1812).

221c) Bair. Int.Bl. d. Isarkr. 28. 4., 8. 7. 1816 Sp. 369, 628; 6. 4. 1818 Sp. 313—20.

221d) Ebd. 24. 12. 1814 I. Bd., 1815 Sp. 9.

221e) Ebd. 6. 4. 1814, 24. 12. 1815, 24. 11. 1816.

221f) Ebd. 11. 9. 1812, 5. 10. 1813, 9. 9. 1814, 1. 10. 1815, 1. 4. 1839; Zweirädrige Wagen zu 1—2 Pferden, Felgenbreite 4 Zoll. — Zweirädr. W. zu 3 und mehr Pferden, 6 Zoll. — Vierrädr. W. zu 3—4 Pferden, 4 Zoll. — Vierrädr. W. zu 5 und mehr Pferden, 6 Zoll. — Postwagen 2—2½ Zoll. — Solche Bemühungen zur Schonung der Straße waren nicht neu: Als die Fuhrknechte des Klosters

Da die Wegmacher den mit Krücken von der Straße abgezogenen Staub und Kot nicht auf die angrenzenden Grundstücke werfen durften, ergab sich „das Bild eines die Straßen begränzenden Maulwurf-Systems im Großen“, was ebenfalls Anlaß zu wiederholten Verordnungen gab<sup>221g</sup>.

Ab 1. Oktober 1834 wurde für gewisse Güter wie überall so auch auf der Kienbergstraße ein „Chausseegeld“ erhoben, von dem Durchgangsgüter, die von Mittenwald aus an einen anderen bayerischen Grenzort verfrachtet wurden, befreit gewesen sind<sup>221h</sup>.

Im Juni 1846 mußte eine einfallende Stützmauer auf der Straßentalseite erneuert werden<sup>222</sup>. Gleich im Oktober desselben Jahres hatten Gewitterregen durch Ausschwemmen der Fahrbahn, Überschütten mit Geröll und Einreißen von Öffnungen in den Straßenabhängen den Kienbergweg wieder unfahrbar gemacht, Schadenfälle, die sich in den Akten nun stets wiederholen, und zu deren Behebung die bereitgestellten Haushaltsmittel immer wieder nicht ausreichen wollen<sup>223</sup>.

Neben diesen Witterungseinflüssen wurde die Pflege der Ettaler Bergstraße durch die wachsende Berühmtheit der O'gauer Passionsspiele vor Aufgaben gestellt, die sich mit jedem Jahrzehnt steigerten. Das zeigte sich schon 1850. Da warteten in frühester Morgenstunde vor dem Gasthof „Zum Oberpollinger“ in München einige Hundert Menschen auf die „Stellwagen“ nach O'gau. Die Fahrgäste übernachteten in Murnau. Am frühesten Morgen ging es nach Oberau, wo sie aussteigen und den steilen Kienbergweg zu Fuß hinaufsteigen mußten<sup>224</sup>. Im Januar 1855 verschüttete ein Bergrutsch die Straße Außerordentliche Schädigungen brachten die sommerlichen Gewitter des Jahres 1869. Die Fachleute bemerkten hiezu: „Das gegenwärtige Querprofil entspricht nicht den Anforderungen einer Bergstraße; die von den Berghängen herabkommenden Wasser werden längs und quer über die Straße geführt; sie schwemmen alle Aufschüttungen gleich wieder weg und neue Auskolkungen entstehen. Das ist um so schlimmer, weil der Wegmacher<sup>225</sup> (so wurde der oben erwähnte Tagwerker nun wieder tituliert) seinen Wohnsitz statt in Ettal in Partenkirchen genommen hat und jeden

---

Ettal i. J. 1630 mit überschweren Weinfuhren an der Mauth zu Kolmann bei Klausen Zollhinterziehung versucht hatten, schloß die Behörde ihren Bericht an den Prälaten von Ettal (20. 3. 1631) mit der Bemerkung: „Mit dergleichen vbrige schweren Weinwägen die Fuerleith selbs sich nit allein in hechste lebensgefar muetwillig stellen, sondern auch die Pruggen vnd Landstrassen sehr vbel schädigen vnd verderben“ (LAI, Pestarchiv XXIII n. 33).

221g) Bair Int. Bl. d. Isarkr. 16. 8. 1805, 26. 8. 1819, 31. 3. 1831, 23. 7. 1837.

221h) Ebd. 1. 7. 1834 Sp. 1073; 10. 10. 1834 Sp. 1347–1362; 1836 Sp. 100, 332, 407.

222) KAO'b, RA Fasz. 219 n. 603 fol. 71 ff. — Hiezu mußten vom Wirt Michael Demmel zu Oberau 2280 Quadratfuß (= 253 qm) Waldboden angekauft werden.

223) Ebd.

224) Beschreibung nach Deutinger, zit. nach Bogenrieder, O'gau und sein Passionsspiel, München 1930, S. 9.

225) Mit Namen Erhart.

Abend nach Hause geht.“ Mit Rücksicht auf die Passion von 1870 wurde dem Wegmacher die Entlassung angekündigt, wenn er seinen Wohnsitz nicht in Ettal nehme, und den Auswaschungen sollte durch Aussprengen eines Grabens auf der Bergseite vorgebeugt werden<sup>226</sup>. Gegen diesen von der Baubehörde in München befohlenen Graben erhoben die Praktiker in der Weilheimer Bauinspektion Gegenvorstellungen: „Auf der Ettaler Steige weichen sich begegnende Fuhrwerke nicht wie sonst üblich rechts, sondern links aus, damit die bergabwärts Fahrenden sich immer auf der Bergseite befinden. Wer hier ein bergabwärts gehendes, mit Langholz beladenes Fuhrwerk, namentlich in Winterszeit, noch nicht gesehen hat, kann sich von der Gefährlichkeit desselben keine Vorstellungen machen. Trotz aller Sperrvorrichtungen werden die Pferde, auf ihren Hinterteilen sitzend, von dem nachdrückenden Schlitten oder Wagen ganze Strecken weit fortgeschoben, und die Fuhrleute suchen mit großer Anstrengung den Wagen oder Schlitten möglichst nahe an die Bergseite zu halten, so daß das Sattelpferd den Fuß der linksseitigen Böschung betritt. Demnach kann auf der Bergseite kein tiefer Wassergraben hergestellt werden und eine flache wenig Wasser fassende Mulde, die gleich durch Sand verlegt wird, ist zwecklos. Außerdem wird die ohnehin an manchen Stellen schon zu schmale Straße noch schmaler.“ Trotz dieser Einwände bestand die oberste Baubehörde auf ihrer Anordnung, im Laufe der Zeit auf der Bergseite einen gepflasterten Graben zu erstellen und die Straßenmitte um  $\frac{1}{10}$  der Straßenbreite zu erhöhen<sup>227</sup>.

Zur Aufstellung auf dem Osterbichl bei O'gau hatte König Ludwig II. der Passionsspielgemeinde eine 12 m hohe Kreuzigungsgruppe geschenkt, die zu München von Professor Halbig aus Kelheimer Marmor gehauen worden war. Zur Vorbereitung der Verfrachtung wurde im Juli 1875 die Straße München-O'gau von Ingenieuren untersucht. Die Brücken des Transportweges erhielten Balkenstützen und die steile Ettaler Bergstraße wurde überall verbessert. Eine bisher nie gesehene Straßenlokomotive der Münchner Maschinenfabrik Maffei zog Anfang August den 480 Ztr. schweren Sockel samt Kreuz unter Leitung des Ingenieurs Halm nach Süden. Stauende Bevölkerung bekränzte und begleitete diesen von der Presse als größten des 19. Jahrhunderts bezeichneten Transport. Auf der regendurch-

---

226) KAO'b, RA Fasz. 4194 v. 14. 5. 1849, 20. 1. 1855, 22. 4. u. 1. 8. 1869. — Wegen des Passionsspiels wurden 600 fl außerplanmäßige Zuschüsse bereitgestellt.

227) Ebd. 31. 8. 1869. — Vgl. hiezu die schon 1845 (Bair. Int. Bl. d. Isarkr. 24. 1. 1845, Sp. 104—117) erlassenen Vorschriften über Bau und Unterhalt von „Districtsstraßen“: „Wenn eine Straße an steilen Berghängen geführt werden muß, so soll die auf der Bergseite (zur Begrenzung des Grundbaues bzw. der Decklage) liegende Reihe von Randsteinen um 3 Zoll tiefer gelegt werden als jene der Talseite. Die Straße zwischen beiden Reihen von Randsteinen erhält dann keine Wölbung, sondern sie wird in ihrem Querschnitt geradlinig gemacht, wodurch dann die Oberfläche eine gegen den Berg geneigte Ebene bildet, welche die Wagen mehr, als außerdem geschehen würde, gegen das Umwerfen auf die Seite des Abhanges sichert.“

weichten Straße hatte es schon bei Hechendorf lang aufhaltende Behinderungen gegeben. Am Ettaler Berg reichte dann die Zugkraft der 30–40 Schritt ihrer Last voranfahrenden Lokomotive — übrigens das erste „automobile“ Fahrzeug das die Kienbergstraße befuhr — nicht mehr aus. Deshalb wurde die Feuerwehr von O'gau alarmiert, die 80 Mann stark ausrückte und mit Flaschenzügen nachhalf. In vier Tage langer Arbeit wurde so der Kienbergweg ohne ernsteren Zwischenfall bewältigt. Die andern zwei Statuen der Gruppe samt den Sockeln, Maria mit 116 und Johannes mit 156 Zentnern Gewicht, waren auf der Eisenbahn bis zu deren damaliger Endstation Weilheim gebracht worden. Dort wurden sie auf eigens dafür eingerichtete und mit 10 Pferden gezogene Wagen umgeladen. So kam man am Samstag, den 14. August, in Oberau an. In der ersten Sonntagsfrühe war der Bergtransport der beiden Sockel und der Marienfigur bereits gelungen. Trotz Warnung wegen Ermüdung der Pferde und der zur Sonntagsarbeit unlustigen Knechte drängte der leitende Steinmetzmeister Hauser auch noch auf die Bergfahrt der 40 Ztr. schweren Johannesfigur, die sich auf dem dritten und letzten Wagen befand, dem 16 Pferdepaare vorgespannt wurden. Hinter der sog. „langen Höhle“ nach der ersten Hälfte der Bergstraße rastete man noch für das letzte Steilstück. Dort erwies sich der Vorspann aber als zu schwach und der Wagen ging zurück. Die eingelegten Radschuhe bremsten den Rückgang zwar gleich ab, aber durch den Halteruck riß ein Befestigungsseil der Statue. Diese rutschte nach rückwärts und fiel auf den hinter dem Wagen hergehenden Meister Hauser, der an der Brust zu Tod gequetscht wurde, während der Kopf noch aus der Gerüstkiste hervorragte. Die Figur kam zunächst regelrecht zum Stehen, neigte sich dann aber und traf im Umstürzen den Steinmetzgesellen Kofelenz. Das geschah, als man gerade in der Ettaler Kirche zur Wandlung des Festgottesdienstes von Mariä Himmelfahrt läutete. Um 14 Uhr erlag auch der Geselle im ehemaligen Klostergebäude seinen Verletzungen (Zerquetschter Unterleib und r. Oberschenkel)<sup>228</sup>. — Ein harmloserer Unfall ereignete sich noch 11 Jahre später, als am

---

228) Müller J. N., Pfarrer, Die Kreuzigungsgruppe in O'gau und die Enthüllung und Einweihungsfeier, O'gau 1880. — Sahlbach Joh. Heinr., Die kolossale Kreuzigungsgruppe in O'gau; genaue Beschreibung nach Mitteilungen des Professors Johann Halbig, München 1875, Kommissionsverlag bei der Expedition des „Freien Landboten“. — Weilheim/Werdenfeler Wochenblatt, zugleich Amtsblatt der Bezirksämter Weilheim u. Werdenfels, Ausgabe zu Weilheim Nr. 67, 21. 8. 1875. — Ettal, Klosterarchiv-Zeitungsausschnitt sign. R o t t L. S. — Bericht eines Klosterseminaristen, dessen Großvater beim Transport dabei gewesen war und der es seinem Enkel öfter erzählt hatte. — Denkmalinschrift auf der alten Straße: „Hier starb mitten in seiner rastlosen Tätigkeit am 15. August Herr Franz Xaver Hauser, Steinmetzmeister aus München, geboren am 15. April 1812 zu Pinswang in Tirol. Er wurde durch das Umstürzen der zur O'gauer Kreuzigungsgruppe gehörigen Johannisfigur, deren Transport er leitete, getötet. R. I. P.“ Des mitverunglückten Gesellen wurde zunächst in der Inschrift keine Erwähnung getan, bis ein Vorübergehender

13. Oktober 1886 der Gepäckwagen des Herzogs von Nassau, welcher tags zuvor das Schloß Linderhof besichtigt hatte, auf der Talfahrt über den Ettaler Berg umwarf, wobei der Kutscher sich die Rippen brach und eines der Pferde gefährlich verletzt wurde<sup>229</sup>.

Um den Ettaler Berg für das Passionsspiel 1880 in Stand halten zu können, wurden für jeden Kilometer 100 Fuhren Straßenschotter angefahren. Dem „königlichen Straßenwärter“ (ein neues Avancement des Wegmachers!) von Ettal gab man „die nötige Zahl von Hilfsarbeitern“. Er mußte sie aber aus Garmisch und Partenkirchen heranholen, „denn die O'gauer spielen Theater und nehmen durch Vermieten Geld ein und die von U'gau sind wohlhabende Leute und verrichten keine Straßenarbeiten“. Weil Spieltage und Regentage meist zusammenfielen, wurde die Bergstraße trotz dieser Vorkehrungen über Gebühr beansprucht. Da zur Verhütung von Berg-rutschungen eine Lichtung des beiderseitigen Waldes untersagt war, konnte die Straße nicht austrocknen. Andererseits mußte „bei einem stellenweisen Gefälle von 28 ‰ auf der durchweichten Straße mit zwei eingelegten Rad-schuhen hinabgefahren werden“. Dabei zählte man auf ihr z. B. Freitag, den 23. Juli 402, Samstag, den 24., 757, Sonntag, den 25., 415, Montag, den 26., 586, Dienstag, den 27., 226 Fahrzeuge. „Und so geht es fast zu jedem Spieltag<sup>230</sup>.“ Am 11./12. August und wiederum am 15./16. September wurde die Straße „höchstem Auftrag gemäß“ von der Baubehörde bereit. Sie be-

---

später mit Rotstift die Worte setzte: „Kofelenz war ein armer Wicht, darum gedenkt man seiner nicht.“ Daraufhin wurde von den Hinterbliebenen ein Steinhauer aus München entsandt, der die Inschrift vervollständigte: „Mit ihm verunglückte sein treuer Gehilfe Josef Kofelenz, Steinhauer aus Muhl in Tirol, und starb nach 2 ½ stündigem schmerzhaften Leiden in Ettal. R. I. P.“ — Etwas oberhalb dieses stillosen, jedoch wetterfesten Syenitdenkmals befindet sich ein Bildstock mit einer Nachbildung des Ettaler Gnadenbildes. Dieses stand früher in einem ausgehöhlten Buchenstamm am Fuß der Bergstraße, bis ein Unwetter die Buche knickte. Das unbeschädigt gebliebene Marienbild erhielt dann in der Nähe der Kreuzung „alte — neue Straße“ einen in den Felsen gehauenen Standplatz, den es dann — wohl beim Bau der neuen Straße — mit seinem heutigen vertauschte (Mündl. Mittlg. Straßenwärter Lindebner/Ettal).

229) Loischbote Garmisch, 17. 10. 1886.

230) KAO'b, RA Fasz. 4194 n. 419 v. 23. 7. 1880 ff. — Der Bericht eines Spielbesuchers von 1880 lautet: „Im sog. Gasthaus „Unterm Berg“ zu Oberau stand immer eine Anzahl schwerer Vorspannpferde bereit . . . Die eigenen Pferde wurden ausgespannt und durften sich frei im Bergsteigen üben. Vor unseren Wagen kamen 4 der Cyklopenpferde, die Ketten wurden rasselnd unter den Achsendurchgezogen und nun gings langsam, immer wieder rastend den Berg hinauf . . . Schrecklich war der Zustand, wenn hunderte von Wagen hintereinander im gleichen Geleise den steilen Berg hinauf und vor allem wieder hinunter mußten. An ein Ausweichen war nicht zu denken, wie die Wagen in der Reihe kamen, so mußten sie auf einer Seite hinauf, auf der anderen hinunter. Wie oft kam es nun beim Hinunterfahren vor, daß ein

richtete, daß der Ettaler Berg „in gutem Zustand sei. Doch habe der Ettaler Straßenwärter<sup>231</sup> kaum die nötigen Hilfskräfte. Ein Verkehr wie dieses Jahr sei noch nie da gewesen<sup>232</sup>“.

Nach diesem Passionsjahr beabsichtigte der Sensenfabrikant Christoph Emhardt von Schmelz bei Garmisch unter Ausnützung der Wasserkraft des den Fuß der Straße kreuzenden Gießenbachs die Errichtung von 3 Fabrikgebäuden zur Erzeugung von Papierholzstoffen. Das unterste davon kam mit seiner vordersten Flucht wegen des sehr beschränkten Bauplatzes bis an die Straßenkante zu stehen. Emhardt erhielt die Genehmigung dazu, jedoch mit der Auflage, die Straße auf seine Kosten nach der andern Seite hin soweit zu verlegen, daß zwischen Straße und Gebäude ein 2 m freier Streifen bleibt<sup>233</sup>. Mit diesem Auftakt zum Industrieort Oberau nahte auch schon das Ende dieser „alten“, aber noch relativ jungen (250 Jahre!) Ettaler Bergstraße heran. Am 2. Dezember 1884 richteten die Gemeinden O'gau, U'gau und Ettal beim bayerischen Ministerium des Innern das Gesuch um den Umbau der Staatsstraße über den Ettaler Berg ein, wodurch die rund 1600 Meter lange Steigung umgangen werden sollte<sup>234</sup>.

- 
- leichter Einspanner nicht mehr zu halten war und, aus der Wagenreihe herausbrechend allgemeine Verwirrung nach sich zog. Natürlich wollten die anderen Gäule auch mit, ... die Damen schrien, die Kutscher fluchten, der Durchgeher sauste an den anderen Wagen so knapp vorbei, daß er fast deren Räder streifte, bis endlich weiter unten Roß, Wagen und Kutscher in einen Knäuel geballt liegen blieben. Solche Fälle kamen häufig vor ... (Die mer H., O'gau und seine Passionsspiele, München/O'gau 1900, S. 17 f.).
- 231) Auch der Straßenwärter von O'gau mußte sich mit zwei schwäbischen Handwerksburschen behelfen, weil er aus O'gau niemand bekam! (Ebd.).
- 232) Ebd. RA 4194/419 v. 14. 8. u. 19. 9. 1880. — Von den Instandsetzungsausgaben entfielen auf die Strecke Schongau bis U'gau 427 M, U'gau bis zur Abzweigung der Graswanger Straße 1318 M, von da bis Oberau (einschl. Ettaler Berg!) 2552 M.
- 233) KAO'b RA Fasz. 4195 v. 19. 2. 1881. — Nachfolger in diesem Unternehmen wurde die Firma Kienzerle & Co., die zur besseren Ausnützung des Talgefälles das Wasser des Unterwasserkanals teils in offenem, auf Pfeilern ruhendem Gerinne, teils in Eisenrohren zu einer neuen Kraftanlage ca. 25 m westlich der neuen Staatsstraße leitete (KAO'b, RA Fasz. 4195/422, 11. 1. 1901, 26. 6. 1902). 1904 schuf diese Firma in der alten Bergstraße bei der von jener nach oben und unten ziehenden Ufermauer eine Erhöhung der Brücke über den als Privatfluß geltenden Gießenbach (ebd. 4195/423, 1. 7. 1904). — An der neuen Staatstraße mußte die Sägewerkfirma Poettinger i. J. 1900 wegen ihrem Triebwerk eine Brücke bauen und eine Flutmulde von ca. 25 m Länge erstellen (KAO'b, RA Fasc. 4195/422, 22. 8. 1900).
- 234) Ebd. 14. 12. 1884. — „Loisachbote“, Garmisch 11. 10. 1885. — Sonderbarer Weise enthält kein Beschlußbuch der genannten 3 Gemeinden darüber einen Vermerk. — 18. 12. 1884 forderte die Regierung von Oberbayern hiezu vom Straßen- u. Flußbauamt Weilheim binnen 3 (!) Wochen ein generelles Projekt. Wegen der Schneelage erbat Weilheim Aufschub bis zum Frühjahr 1885. (Straßen- u. Flußbauamt Weilheim, Akten).

Schon 1889, nach Fertigstellung der neuen Straße, verhandelten die staatlichen Behörden mit der Gemeinde Oberau, da jene nun die alte Straße nicht mehr unterhalten wollten, die Oberauer sie aber zur winterlichen Holzabfuhr weiterhin gebrauchten. Trotzdem die Verhandlungen in den folgenden Jahren immer wieder aufgenommen worden waren, führten sie zu keinem Ergebnis, weil die Felswände der neuen Straße nicht zur Ruhe gelangten und zu befürchten war, daß der sich mehrende Abraum auf die alte Straße abrutsche. Erst als sich die Abbröckelungen minderten, übernahm die Gemeinde Oberau die alte Straße mit der Verpflichtung, „sie jederzeit so in Stand zu setzen, daß dieselbe mit Fuhrwerken jeder Art ohne Festsetzung eines Höchstgewichtes befahren werden kann<sup>235</sup>.“ Schon 1895 ging das oberste in der *Ettaler* Flur gelegene Stück der alten Straße unter Verbot einer Überbauung oder Absperrung an die Gemeinde Ettal über<sup>236</sup>.

Für Errettung aus großer Gefahr in der sog. Spartakistenrevolution von 1919 hatte das Kloster gelobt, auf der alten Straße einen Kreuzweg zu errichten. Der Münchener Bildhauer Braun-Welzmler meißelte die 14 Kreuzwegtafeln aus Muschelkalk, welche man in schindelgedeckte betonierte Bildstöcke einkittete. Am 13. Juli 1930 weihte sie Abt Willibald Wolfsteiner feierlich ein, von einer ansehnlichen Beterprozession begleitet. Je mehr der Verkehr auf der neuen Straße zunahm, desto stiller wurde es um Wanderer und Wallfahrer auf der alten. Nur wenn ein Motorradrennen, wie etwa im Sommer 1929, auf der alten Straße die Strapazierfähigkeit der Maschinen bis an die Leistungsgrenze forderte, wird sie mit Tausenden von Zuschauern — und Anschiebern! — belebter als je<sup>237</sup>.

#### Die „Neue Straße“

Im Gebirgskunststraßenbau der jüngsten Zeit unterscheidet man 3 Perioden<sup>238</sup>. Die erste, etwa von 1800 bis 1854, geht von der Simplonstrasse aus, die Napoleon 1797 begann, „pour faire le canon“ und die 1805 dem Verkehr übergeben worden ist. Wegen noch unzureichender Sicherheitsvorkehrungen verunglückten beim Bau Hunderte von Arbeitern tödlich. Erstmals wurde Sprengpulver in erheblichen Mengen verwendet, die Sprenglöcher aber noch in Handbohrung ausgeeißelt. Die Planung erfolgte durch Geländebegehung, denn die damaligen Karten waren für einen Entwurf auf Papier völlig unzureichend. — Für die vom Eisenbahnbau beeinflusste zweite Periode (etwa bis zur Jahrhundertwende) ist eigentümlich: Ausgleich der Massenbewegung möglichst im selben Querschnitt, Vermeidung von Gegensteigungen, von Kurven mit kleinen Krümmungsradien und von Spitzkehren, Zugeständnis

235) KAO'b, RA, Fasz. 4194/421 (18. 1. 1889), 4195/422 (6. 6. 95, 19. 11. 96, 31. 3. u. 29. 7. 97), 4195/423 (10. 2. 1902, 22. 10. 03).

236) Ettal, Gde. Archiv, Akten, 16. 3. 1894—13. 12. 1895.

237) Ettaler Mandl 17 (1929/30) S. 59.

238) Wallack F., Alte und neue Technik beim Bau von Alpenstraßen; (Die Straße VII), Berlin 1937.

an Durchschnittssteigungen bis höchstens 7–8 Prozent (aufwärts kein Vorgespann, abwärts kein Radschuh!), vorausgehende Planung nach der Karte, Verwendung von rasanten Sprengstoffen, Bau der Brücken und Mauern in (unverkleidetem!) Eisen und Beton. — Die nach 1900 etwa einsetzende dritte Periode wurde ausgelöst durch den die Straße erobernden Kraftwagen. Deshalb: Wahl sonnseitiger, rasch ausapernder Hänge, tieferes Hineingehen in den Berg, Übersichtlichkeit auf lange Strecke, größere Straßenbreite, Verkleidung des Betons mit Bruchsteinen, geringere Scheu vor Steigungen bis zu 10 Prozent und mehr.

Unsere *Neue Ettaler Bergstraße*, wodurch die 1595 m lange Steigung des bisherigen Kienbergweges umgangen werden sollte, gehört der zweiten Periode an. Ihr stand die Arlbergbahn zwischen Landeck und Dalaas Pate. Denn der mit den Planungen für die in dem neu erfundenen Portlandzement auszuführenden Kunstbauten unserer Bergstraße (Stützmauern und Dobelüberbrückungen) betraute Bauamtsassessor Rapp erhielt zur Besichtigung der Arlbergbahn vom Ministerium eine 3tägige (!) Dienstreise zu 60 M genehmigt<sup>239</sup>.

Das mit dem Neubau beauftragte Straßen- und Flußbauamt Weilheim konnte zur Vornahme der Projektierungsarbeiten wegen des schneereichen Winters<sup>240</sup> erst am 22. April 1885 drei Staatsbaupraktikanten nach Ettal bzw. Oberau abordnen<sup>241</sup>. Zur Bearbeitung der Detailprojekte, des Baubetriebsplanes und der Ausführungsbestimmungen wurden die Bauassistenten Heinrich Liederer v. Liederscron beim Kreisbaureferat und Karl Conrad in Weilheim zur Verfügung gestellt. Der letztere, der oben schon genannte Assessor Rapp und der mit der Gesamtleitung betraute Bauamtmann Johann Geißler von Weilheim haben sich schließlich als die bleibenden und tatkräftigsten Organe erwiesen<sup>242</sup>. In einem ersten Projekt wurde auf der Nordflanke des Oberauer Kirchbühels eine Trasse vermessen, die, auf einer kühnen Brücke

239) KAO'b, RA Fasz. 4195/420, 7. 1. u. 22. 2. 1887. — Die zu Brücken und Durchlässen gebrauchten Natursteine stammen übrigens aus den Brüchen beim Kloster Metten, da die Steine der Ettaler Umgebung zu schnell verwittern (Loisach-Bote Garmisch 16. 5. 1887).

240) Bauamt Weilheim an Regierung von Oberbayern: „Ohne äußerste Gefährdung von Gesundheit und Leben können die Vorarbeiten bei 50–60 cm Schnee nicht gemacht werden... Insbesondere gefährlich ist das Besteigen der von Felsen durchsetzten steilen Gehänge... Ein leichter Fehltritt hat tödlichen Absturz über die Felsvorsprünge zur Folge“ (KAO'b, Fasz. 4195/420, 2. 12. 84).

241) Namens Hartmann, Kickingner und Maistre (KAO'b, Fasz. 4194/420, 20. 4. 85. — Ettal, Gde. Arch. Akten 7. 5. 85).

242) KAO'b, aaO. 11. 6. 86. — Als der Staatsminister v. Feilitzsch nach Fertigstellung des Projektes dem Prinzregenten Luitpold v. Bayern eine Fotomappe der größeren Brücken, einzelner Straßenabteilungen und der Hauptmomente dieses schwierigen Straßenneubaues überreichte, sprach der Regent nicht nur seine Befriedigung darüber aus, sondern „geruhte anzuordnen, daß den bei

das Gießenbachtal überquerend, in den Ettaler Sattel eingemündet hätte<sup>243</sup>. Dieser Plan kam offenbar der Gemeinde Oberau entgegen, welche gegen die Linienführung am Mühlberg protestierte, „weil die Straße dadurch nicht nur verlängert wird, sondern auch in die Sonne zu liegen kommt, wodurch der Schnee für die Schlittenholzfahrten zu schnell vergeht“<sup>244</sup>. Dieses Kirchbühelprojekt scheint jedoch an den Kosten der Brücke über den Gießenbach gescheitert zu sein. So kam es zum heutigen Verlauf der Ettaler Bergstraße im Südhang des Mühlberges. Die Gesamtkosten der Projektierung beliefen sich auf 2 250 M<sup>245</sup>.

Eine bedeutende Verzögerung, welche die Münchener Stellen nervös machte<sup>246</sup>, entstand durch die Unkenntlichkeit der Grenzen der Waldeigentümer, weshalb der Bezirksgeometer erst eine neue Horizontalaufnahme erstellen mußte, die sich ihrerseits auch noch durch schlechte Witterung verschleppte. Ebenso trug die schwierige Anlage der Rollbahnen zu wiederholten Terminüberschreitungen bei<sup>247</sup>. Erst gegen Ende 1887 konnte das Weilheimer Bauamt melden, daß die Straßenachse abgesteckt und die Querprofile nach Entfernung des Waldbestandes nochmals aufgenommen worden seien<sup>248</sup>.

Für die Durchführung des Baues erließ das Ministerium folgende Bestimmungen: Die neue Straße soll in km 103,211 außerhalb Ettal mit Höhepunkt 872,57 von der bestehenden Staatstraße abzweigen, bei der Höhenkote 848,90 die alte Straße überqueren und in km 105,620 bei Oberau mit Kote 670,76 an die bisherige Fahrbahn der Staatsstraße 13 wieder anschließen. Die Umgehung erhält eine Länge von 4 367 m und erreicht sie mit einem Durchschnittsgefälle von 4,6 %. Sie durchfällt eine Gesamthöhe von 201,81 m, während die alte Straße auf 2 409 m Länge eine mittlere Steigung von 14,5 %, eine maximale von 22,4 % besitzt. Die Mehrlänge gegenüber der alten Straße beträgt 1 953 m. Zur Erleichterung des Fuhrwerkverkehrs wird gestattet, an geeigneten Stellen Gefällsunterbrechungen unter 5 % einzuschalten, jedoch unter der Bedingung, daß die maximale Steigung von 5,75 % nicht überschritten wird.

---

der Ausführung beteiligten Beamten die allerhöchste Anerkennung bekannt gegeben werde“. Dem Assessor Rapp und dem Assistenten Conrad (Conrath) mußte diese Anerkennung besonders bekanntgegeben und ihrer Qualifikationstabelle beigefügt werden (Ebd. 4194/421, 2. 9. 1890).

243) Mitteilung des Ettaler Straßenwärters Lindebner, dem es dessen Vater, ebenfalls schon Straßenwärter, öfter erzählt hatte, an den Verfasser.

244) Weilheim, Straßen- u. Flußbauamt, Akten, 23. 5. 1886.

245) KAO'b, 4194/420, 21. 10. 1885.

246) Die Regierung hat dem Bauamt Weilheim sogar eine Ordnungsstrafe von 25 M angedroht (ebd. 4195/420, 24. 5. 87).

247) Ebd. 19. 7., 22. 7., 10. 9. 1886.

248) Durch seitliche Verschiebung der bereits projektierten Trasse konnten die Kosten einer 141 m langen Stützmauer eingespart werden. (ebd. 11. 8. 86, 9. 12. 87).

Die Breite der neuen Straße zwischen den Rändern der beiden Fußbänke (damals wurde auf den Fußgänger noch mehr Rücksicht genommen!) wird auf 6,5 m festgesetzt, auf Strecken zwischen Felseinschnitten 5–5,5 m. Jede der beiden Fußbänke erhält 75 cm Platz. Die Fahrbahn besteht aus einem 18 cm hohen Grundbau und einer darauf festgewalzten 12 cm hohen Schotterdecke. Der Krümmungsradius von Kurven darf 35 m nicht unterschreiten. Zwischen zwei Gegenkurven muß eine mindestens 5 m lange Geradstrecke liegen. Die Abzugsgräben sollen ein 5–5,75<sup>0</sup>/oiges Gefälle und eine gut schließende Pflasterung erhalten. Die Stützmauern mit Ausflußöffnungen werden als Trockenmauerwerk mit Steinhinterfüllung gebaut. Die Straße muß zum Herbst 1889 dem Verkehr übergeben werden können. Die Akkordarbeiten dürfen nur einem soliden Unternehmer anvertraut werden<sup>249</sup>. Die technische Leitung erhielt der oben schon genannte Bauamtsassistent Conrad.

Der Termin für Angebote von Unternehmern wurde auf den 2. April 1887 festgesetzt<sup>250</sup>. Dem Amte unbekannte Steigerer hatten sich über ihre Fähigkeit und über hinlängliches Betriebsvermögen auszuweisen. Dem mit einem Abgebot von 11,1<sup>0</sup>/o (= 34,155 M) wenigstnehmenden Bauunternehmer Fritz August Müller aus Neustadt in Baden<sup>251</sup> wurde zugeschlagen. Seine Kautions von 25 000 M hinterlegte er in Staatspapieren beim Bezirksamt Garmisch<sup>252</sup>. Bis zum Schluß der Bauzeit waren die beteiligten Behörden mit diesem Unternehmer vollauf zufrieden. Die Schlußabrechnung des Bauamtes anerkannte er jedoch nur vorbehaltlich einiger Reklamationen, auf Grund deren er eine Mehrforderung von über 11 000 M zusammenstellte. Er begründete sie u. a. mit dem Steigen der Löhne<sup>253</sup> und gab vor, nichts verdient zu haben. Das Bauamt bemerkte, daß „nicht leicht eine unbilligere Reklamation je verbeschieden werden mußte“ und ermaß „mit vorsichtiger Schätzung“ Müllers Verdienst auf 35 000–40 000 M (= 12<sup>0</sup>/o der Akkordsumme). Der Rekurs Müllers bis zum Ministerium als letzter Instanz rief vollends die Entrüstung des Bauamtes wach, das Müller dann einen Mehrverdienst

---

249) KAO'b, ebd. 4. 12. 1886.

250) Loischbote Garmisch 24. 3. 87. — Die Arbeiten waren veranschlagt, wie folgt: Erdbewegungen 160 400 M; Planieren und Begrünen 2 000 M; Herstellung der Fahrbahn 27 200 M; Sicherheitsgeländer 21 600 M; Grabenpflasterung 4 100 M; Stützmauern 19 400 M; Brücken und Durchlässe 73 000 M; zusammen 307 700 M (auf- und abgerundete Teilsummen!).

251) Späterhin Thiergarten in Hohenzollern bzw. Dietfurt b. Sigmaringen (1889) genannt; er wies ein Barvermögen von 73 100 M nach. — Die zwei anderen Wenigstnehmenden waren: Ludwig Graschberger/München und 3 vergesellschaftete Maurermeister aus Bad Sulz, Dießen u. Weilheim.

252) KAO'b, Fasz. 4194/420, 11. 4. 84. — Bei der Gemeinde Ettal bezahlte Müller 1887 18 M, 1888 72 M und 1889 54 M Gewerbesteuer (Ettal, Gde.-Arch., Akten). — Sein Bauführer hieß Georg Solbrig.

253) Gem. der Behauptung Müllers um 20–30<sup>0</sup>/o, gem. Feststellung des Bauamtes um 10–15<sup>0</sup>/o.

von 24 850 M sogar nachweisen konnte<sup>254</sup>. Unter Zurücksetzung der Nachforderungen Müllers auf nur 789 M wurde dessen Berufung am 28. Juni 1890 vom Ministerium schließlich abgewiesen<sup>255</sup>.

Der Kostenvoranschlag für den Neubau wurde auf 360 000 M angesetzt, die nach Genehmigung in zwei (18. u. 19.) Finanzperioden bereitgestellt worden sind. Diese Summe enthielt erhebliche Reserven für einen unvorhergesehenen Mehraufwand. Die Beschaffenheit des Felsbodens machte jedoch durch alle Vorausberechnung einen Strich. Der Boden war zwar durch eine große Anzahl von Schürfgruben untersucht worden. Im Verlauf der Sprengarbeiten zeigte sich jedoch, daß das anfallende Material auf der Talseite flachere Böschungen erforderte, weshalb die Straße mehr gegen die Bergseite hin verschoben werden mußte, wodurch natürlich noch größere Abtragungen anfielen. So entstanden über 21 000 M Mehrkosten. Durch die Sprengungen zeigte sich als weitere unvorhergesehene Schwierigkeit, daß der Fels vielfach annähernd parallel zum Berghang streichende Gleitflächen besaß. Sie fielen unter flachem Winkel von der Bergseite gegen die Straße hin ein, sodaß auf ihnen oft Felsblöcke von Hunderten Kubikmetern Inhalt von selbst auf die Straße abrutschten oder als abrutschgefährlich beseitigt werden mußten, obwohl sie außerhalb des Straßenprofils lagen. Für diesen bei der Projektierung unerkannt gebliebenen geologischen Zustand fielen 3 000 M Mehrkosten an. Aus dem gleichen Grunde mußten auch die Fundamente für Stützmauern und Brücken auf tiefere Schichten, als vorgesehen, gesetzt werden, wofür 10 000 M Mehrkosten zu buchen waren. Alle diese Mehrkosten überschritten die Voranschlagsreserve um rund 2 400 M. So kam der Bau der neuen Ettaler Bergstraße einschließlich dem für die Projektierung bewilligten Kredit auf 365 095 M zu stehen. Dem Unternehmer Müller wurden davon 319 253 M ausbezahlt<sup>256</sup>.

Die in den Gesamtkosten enthaltenen Grunderwerbungs Ausgaben betragen 7 649 M. Die Gemeinde Ettal gab den sog. (alten) „Maul-Weg“, über den die neue Straße zu laufen kam, unentgeltlich ab. Zehn Ettaler Hausbesitzer mußten sich gegenseitig Fahrtrechte einräumen und erhielten dafür

---

254) Müller hatte der Gemeinde Oberau für Verschüttung überbrückter Gräben eine Entschädigung von 700 M bezahlen müssen. Er hat sich dafür aber schadlos gehalten, indem er dann eine etwa siebenmal größere Menge Abraum in die Gräben schüttete, während ihm das Bauamt für die Ablagerung dieses Materials an dafür vorgesehenen entfernteren Stellen höhere Sätze bezahlt hat (KAO'b, Fasz. 4194/421, 14. 1. 1890).

255) Ebd. 8. 12. 89, 14. 1., 9. 5. und 28. 6. 1890.

256) KAO'b, Fasz. 4194/421, 8. 2., 23. 5. u. 28. 6. 1890. — Der Aufbruch dieser Reserven wirkte sich auf die Straße Ettal — O'gau aus. Wegen der schon einmal erwähnten Steinschlaggefahr bei der Kapellenwand sollte die Straße von dieser Wand wegverlegt werden. Noch im Frühjahr 1889 hatte man hiefür auf die beim Ettaler Bergstraßenneubau erübrigten Mittel gehofft (ebd. 29. 4. 1889).

Entschädigungen<sup>257</sup>. Das Forstamt Oberammergau gab eine Waldfläche von 71 ar ab. Verwickelte Verhandlungen entstanden mit den Grundeigentümern von Oberau wegen deren Waldnutzung, sodaß sogar erwogen wurde, die Holzabfuhr auf der neuen Straße überhaupt zu sperren. Da die Oberauer aber auch auf der alten Straße das Holzabfuhrrecht besaßen, „weil sie das Holz seit Bestehen derselben (1629) nicht mehr wie zu allererst in den in der Talsohle fließenden Bach einbringen konnten“, wurde es ihnen auch auf der neuen Straße zugestanden. Zum Schutz der neuen Straße wurde jedoch in die Grunderwerbsprotokolle folgender Vermerk eingefügt: „Im Kaufpreis sind alle Entschädigungen für Erschwerung der Waldbewirtschaftung einbegriffen. Das Ablassen des am Bergabhang gefällten Holzes auf die neue Straße . . . wird gestattet; jedoch darf der Verkehr weder gehindert noch gefährdet werden und die Grundbesitzer müssen für alle Beschädigungen an Straße, Geländer und Durchlässen aufkommen<sup>258</sup>“.

Der eigentliche Bau begann im Frühjahr 1887 und zwar vom Übergang der alten über die geplante Straße nach abwärts und in ihrem unteren Teil bei Oberau nach aufwärts<sup>259</sup>. Demgemäß schlug man zwei Bierschenkuden auf, wofür die Schenkwirtin Maria Reiser am 5. April, sowie der Gastwirt und Metzger Josef Landes am 2. Mai, beide aus Ettal, die Genehmigung bekamen, „weil für die Arbeiter in irgend einer Weise gesorgt werden müsse“<sup>260</sup>. Am 1. Februar 1888 wurde ein Palier<sup>261</sup> angestellt, der den Bauleiter Assessor Conrad in dessen Abwesenheit vertrat. Im Fortschreiten der Arbeiten kam es dreimal zu Verlegungen der Trasse, teils nach innen, weil sonst Stützmauern auf beweglichen Diluvialschotter zu stehen gekommen wären, teils nach außen wegen anfallendem bröckligem Fels<sup>262</sup>. Im Frühjahr 1888 war das Terrain auf 3 km Länge in einer Breite von zwei bis drei Metern soweit angeschnitten, daß die Materialbahn angelegt werden konnte, welche die noch auszusprengenden Felsmassen nach den Ablagerungsstellen transportierte. Gesprengt wurde mit Pulver und mit Dynamit und zwar täglich um 8, 12, 16 und 19 Uhr. Die Sprengstücke flogen oft 150–200 m weit und übersäten die ganze Bergflanke, weil die größere Zahl der Bohrlöcher sich auf fast senkrecht abfallenden und oft überhängenden Felsen befanden und deshalb nicht abgedeckt werden konnten, wie es sonst bei waagrechten Mas-

257) Die Höchst-Entschädigten mit 62 M (Josef Landes) und mit 44 M (Eheleute Gerum). — KAO'b 4195/422. — Ettal, Gde.-Arch., Akten, 16. 3. 1894.

258) KAO'b, ebd. 9. 6. 1887. — Trotzdem versuchten 3 Leute aus Oberau, wenn auch ohne Erfolg, Entschädigungen für Erschwerung ihrer Waldnutzung herauszuschinden. Doch erhielt der Wirt Demmel von Oberau eine Vergütung, weil er wegen der Sprengungen sein Vieh nicht austreiben konnte (ebd. 4194/421, 1. 5. 88, 16. 2. 89).

259) KAO'b, 4194/420, 12. 3. 87.

260) Ettal, Gde.-Arch., Beschlußbuch 1875/1900, S. 71 f.

261) Johann Preß von Feldkirchen; er bekam 4,50–5 M Tagegeld.

262) KAO'b, 4194/421, 14. 2., 6. 5., 1. 7. 88. — Noch im April 1888 hinderte hohe Schneelage!

sen geschieht. Schwächere Sprengladungen hätten andererseits die Kosten erhöht. Zur Unfallverhütung wurde jeweils eine Viertelstunde vor Zündung der Minen ein Hornsignal gegeben. Auf der alten Straße postierte Wächter markierten den Sprengstückbereich und legten den Verkehr auf der alten Straße für die Dauer der Sprengung still, so daß sich kein Unfall ereignete<sup>263</sup>. Die Walzarbeiten mußten statt in den vorgesehenen 50 Arbeitstagen<sup>264</sup> beinahe in der halben Zeit zu Ende gebracht werden, weil für 9. August 1889 bereits S. kgl. Hoheit der Prinzregent die Straße auf einer Fahrt von Linderhof nach Partenkirchen benützen wollte<sup>265</sup>. Ihre feierliche Eröffnung fand am 22. September statt<sup>266</sup>. Im ganzen wurden gefördert an Waldboden 7261 cbm, an Felsen 42 538 cbm, an ungebundenem Material 24 800 cbm. Hergestellt wurden 1572 qm Grabenpflaster, 2 Stützmauern mit 137 m Gesamtlänge und 3600 m Sicherheitsgeländer. In massivem Mauerwerk kamen 16 Kunstbauten zur Ausführung: 6 mit Granitplatten abgedeckte Durchlässe, 4 gewölbte Durchlässe, 6 gewölbte Brücken mit Spannweiten zwischen 5 und 16 Metern. Von den 365 000 M Gesamtkosten entfielen rund auf Erdarbeiten 50 %, auf Kunstbauten 20,1 %, auf Grunderwerb, Bauleitung etc. 11,6 %, auf Herstellung der Feldbahn 8 %, auf das Sicherheitsgeländer 5,5 %, auf Pflasterarbeiten 2,8 %, auf Stützmauern 2,4 %, auf Planieren und Begrünen 0,6 %<sup>267</sup>.

Die gelungene Umgehung der Ettaler Steige durch die neue Straße machte verschiedene Stellen mobil, auch das andere anfälligste Stück der Straße Augsburg-Oberau, die Echelsbacher Steige, zu umgehen. Schon am 8. Mai 1889 wurde vom Staatsministerium des Innern eine hohe Überbrückung des Ammertales hierfür ins Auge gefaßt, wegen einer großen Zahl anderer zu vollendender Objekte aber am 29. 10. 1891 zurückgestellt. Erst im Mai 1926 konnte das Projekt mit Vorarbeiten für einen Wettbewerb von Eisen- und Betonfirmen wieder aufgenommen und anschließend auch vollendet werden<sup>268</sup>.

263) Ebd., 1. 4. 89.

264) 7. 7. 1889 Vertrag mit dem Dampfwalzenvermieter J. Seitz/Cannstatt (ebd., 2. 7., 10. 9. 89).

265) Ebd. 4. 11. 89.

266) Weilheim, Straßen- u. Flußbauamt, Akten, Schreiben des Bürgermeisters Joh. Lang von O'gau, 9. 8. 1889.

267) Weilheim, Straßen- u. Flußbauamt, Akten, 24. 2. 1892. — Der Situationsplan (ebd.) v. 20. 10. 1886 verzeichnet 15 Durchlässe und 6 Brücken: Die oberste über den sog. Mauergraben (Lichte Weite 15,25 m); die nach unten hin folgenden mit 5,6 m; 10,8 m; 10,45 m; die über den sog. Schartelgraben mit 12,8 m; die unterste über den Gießenbach mit 5 m Lichte Weite. — Die 3 großen talseitigen Stützmauern dieses Planes haben folgende Längen: Die erste nach der zweitobersten Brücke 130 m; die zweite zwischen der 3. und 4. Brücke (von oben) 38 m; die dritte etwas unterhalb der Haarnadelkurve von Oberau 147 m.

268) KAO'b, RA 4194/421, 8. 5., 24. 8. 89; 29. 10. 91; 4195/423, 27. 6. 1903; 1. 2. u. 12. 6. 1910; 4195/424, 10. 6. 1925, Mai 1926.

Der Bau der neuen Ettaler Bergstraße regte im Herbst 1888 zu einem „Zukunftsbild“ an, welches das Garmischer Blättchen als „Reisebericht aus dem Jahr 1910“ seinen Lesern am Sonntag, den 21. Oktober 1888, vorsetzte. Über manches lächeln wir heute, manches von Prophezeitem ist inzwischen eingetroffen<sup>269</sup>.

Im regenreichen Sommer 1890 besuchten 140 Tausend das O'gauer Passionsspiel. An Vorstellungstagen folgten sich 500 und mehr Pferdefuhrwerke in ununterbrochenen Reihen auf der Ettaler Bergstraße. Während die Wanderer auf den durchweichten Fußbänken zwischen Ettal und O'gau „tief in den Schlamm sanken und von den vorbeifahrenden Pferden bespritzt wurden“, waren die Verhältnisse am Ettaler Berg etwas besser. Doch wurden schon im Juni Klagen laut, daß die neugebaute Straße durch Einlegen der Radschuhe die Straßenoberfläche so aufreißt, daß bereits im Herbst außerordentliche Instandsetzungsarbeiten notwendig werden. Durch Warnungstafeln wurde deshalb das Einlegen von Radschuhen auf der neuen Straße am 22. Juli 1890 polizeilich verboten und zugleich das gefährliche gegenseitige Überholen der Fuhrwerke untersagt. Vier aufgestellte Wegmacher mußten solche Verkehrssünder alter Ordnung zur Anzeige bringen. Wegen des schleppenden Ganges der Anklage und der geringfügigen Strafe legte

---

269) Loisch-Bote, Anzeiger für das Ammer-, Loisch- und Isartal, Amtsblatt des Amtsgerichtes Garmisch, Sonntag 21. Okt. 1888, Nr. 85, 8. Jhrg.: „Reisebericht aus dem Jahr 1910 (Ein Zukunftsbild) ... auf den Peißenberg geht eine Zahnradbahn ... Von Peißenberg gings über Weilheim und von der Station Uffing benutzten wir die Zweigbahn nach Kohlgrub, wo selbst wieder eine Bahn den Ort mit dem renommierten Stahlbad verbindet. Wie wir hören, soll diese Bahn auf das Hörnle (1565 m) fortgesetzt werden. Die Eisenbahn weiter benützend, gelangten wir nach Oberammergau. *Was war das früher für eine jammervolle Fahrerei den steilen Ettaler Berg hinauf!* Jetzt kommen Tausende und Abertausende Menschen bequem und leicht mit der Eisenbahn, um der Passion beizuwohnen. Auch nach dem Liebessitz des Königs Ludwigs II., dem reizenden Linderhof, ist die Bahn weitergeführt worden, weil in dem schönen ruhigen Graswangtal einige sehr besuchte Sommerfrischen und Luftkurorte bestehen, welche der Bahn die Rente sichern helfen. Auf der Rückfahrt hielten wir uns in Ettal auf, um die berühmte Kirche zu sehen *und fuhren dann in einem äußerst bequemen Posteilwagen die neue Ettaler Straße hinab nach Oberau*, wo wir die Bahn nach Garmisch benutzten. Welche wundervolle Fahrt in dem offenen Bahnwagen! Immer das Wettersteingebirge vor uns ...“ — An den Rand dieses alten Zeitungsblattes schrieb 1888 derjenige, der es aufbewahrte: „Ob er sich nicht täuscht?“ (Fundstelle Ettal, Gde.-Archiv). — Wir stellen hiezu fest: Bahn Weilheim—Murnau eröffnet 15. 5. 1879. — Bahn Murnau-Garmisch als Lokalbahn eröffnet 1888/89. — Bahn Weilheim-Peißenberg/Nord eröffnet 1864, Weilheim-Peißenberg/Ort 1866, Weilheim-Schongau 1914. — Bahn Murnau-Oberammergau Baubeginn 1897, eröffnet 1899 (1938 Übernahme durch den Staat). — Seilbahn Kohlgrub-Hörnle eröffnet 1. 4. 1954.

die Mehrzahl der Kutscher nach wie vor den Hemmschuh an die Räder und warfen den Straßenwärtern nur höhnische Bemerkungen zu<sup>270</sup>.

Fast das ganze folgende Jahrzehnt erforderte außerordentliche Mittel und Arbeitseinsätze für das Abräumen der noch nicht zur Ruhe gekommenen Felswände. An vielen Stellen ragte der Fels sogar über das normale Straßenprofil herein. Man hatte sein Absprengen unterlassen, weil der Fels gesund schien und weil man tiefer gelegene Felspartien, die außerhalb des Profiles lagen, nicht lockern wollte. Im Juli 1891 stürzten jedoch bei nasser Witterung Felspartien bis zu 30 cbm Volumen ab, die den Verkehr stundenlang sperrten, und im Juni 1892 befürchtete man ähnliche Abstürze von der etwa 15 m hohen Wand unterhalb der Mauergrabenbrücke. Unter Aufwand erheblicher Beträge<sup>271</sup> begann man deshalb, die beweglichen Felspartien teils mit Trocken- teils mit Mörtelmauerwerk zu verkleiden<sup>272</sup>. Zur Gewinnung von Bruchsteinen und von Schotter entstand damals bei km 106 der noch heute vorhandene Steinbruch, wo allein längs der ganzen Bergstrecke gesundes Material anfiel<sup>273</sup>. Noch in der Nacht vom 5. auf 6. Februar 1900 löste sich an der sog. „hohen Wand“ bei km 105,5 eine 400 cbm fassende Felsmasse und überschüttete die Straße, während weitere 100 cbm noch absturzdrohend darüberhingen<sup>274</sup>.

Im Jahre 1900 zählte das Passionsspiel 200 000 Besucher, 10 Jahre darauf 260 000. Um die Ettaler Bergstraße in richtiger Vorausschau für diese Verkehrszunahme zu bereiten, wurde seitens der bauamtlichen Superrevisionsbehörde schon damals eine Teerung der Straße angeregt. Das Weilheimer Bauamt war jedoch dagegen, „weil sowohl von den Ansässigen als auch von den Sommerfrischlern wegen des Geruches Beschwerden zu befürchten waren“ und mietete deshalb zur Staubbekämpfung von der Gemeinde O'gau Sprengwagen. Trotzdem wurde schon Ende Mai 1910 geklagt, daß die „Luxusautomobile soviel Staub aufwirbeln, daß Zusammenstöße unvermeidlich seien, weil man weder Fahrzeuge noch Fußgänger auf größere Entfernung erkennen könne“<sup>275</sup>. Wohl erst *nach* dem ersten Weltkrieg wurde die durchschnittlich 6 m breite Bergstraße mit Schotterkies geteert<sup>276</sup>. Zur Rüstung auf das Passionsspiel 1930 mußte das Weilheimer Bauamt seine Ettaler Bergstraßenprojekte zweimal verbilligen und deren Kosten von 600 000 RM auf 150 000 RM senken. Gleichwohl wurde auch mit diesen verringerten Mitteln erreicht, daß die vordem noch schlangengleich gewundene Straße kaum mehr zu erkennen war. Unter Einsatz von drei Diesel-

270) KAO'b, RA Fasz. 4195/422, Bl. 122. — Ebd. 421, 13. 6. 1890. — Kreisamtsblatt Garmisch v. 22. 7. 1890, Nr. 24.

271) 1891: 8 000 M; 1892: 18 000 M; 1893: 8 000 M; 1894: 4 900 M. — KAO'b, RA Fasz. 4194/421, 14. 1. 1890, 7. 7. 1891, 4. 4. u. 22. 6. 1892, 3. 3. 1893, 24. 3. 1894.

272) Tageschicht eines Arbeiters 2,20 M; 1 Fuhrwerktag schicht 10 M (ebd.).

273) Ebd. 17. 12. 1894.

274) Ebd. 7. 2. 1900.

275) Ebd. 4195/423, 9. 10. 1908, 1. 2. 1909, 27. 5. 1910.

276) Die Fahrbahn selbst war 5 m breit (Ettal, Gde.-Arch., Akten 24. 5. 1928).

lastwagen, einer Lokomotive und zwei Preßluftleitungen wurden die meisten Felsvorsprünge weggesprengt, die Einbuchtungen nach innen mittels Betonmauern und Dammaufschüttungen begradigt, die Haarnadelkurve oberhalb Oberau durch Abtragen eines Felsrückens übersichtlicher gemacht und von diesem Dorf her eine neue Zufahrtstraße gebaut<sup>277</sup>. Schon 1932, also noch vor der dem Straßenbau besonders zugewandten Hitlerregierung, erfolgte seitens des Verkehrsverbandes Chiemgau die erste Anregung zum Bau einer „Deutschen Queralpenstraße“ von Berchtesgaden bis Lindau<sup>278</sup>. Die Zeitergebnisse erlaubten nur eine teilweise Realisierung dieses großzügigen Projektes. Die in die steilen Dolomithänge des Laberstockes eingeschnittene und 220 m Höhenunterschied überwindende Ettaler Bergstraße neben dem tief eingeschnittenen Gießenbachtobel gehört nicht nur zur mittelsten, nicht nur zu einer der schönsten Teilstrecken in der deutschen Queralpenstraße, sondern ist auch eine ihrer interessantesten. Sie trug mehr von der Last der Geschichte als andere<sup>279</sup>.

277) KAO'b RA, Fasz. 4195/425, 24. 10. u. 22. 12. 1928, 5. 3., 3. 10. u. 26. 10. 1929. — Ztschr. „Ettaler Mandl“ 17 (1929/30) S. 60, 148).

278) Fischer Josef, Entstehung Linienführung und bauliche Gestaltung der deutschen Alpenstraße (Die „Straße“ II/1), Berlin 1935, S. 208 ff. — P o p p e l Hans, Beschreibung der Queralpenstraße von Garmisch bis Lindau (Die „Straße“ Bd. VII), Berlin 1937, S. 73.

279) Meinem Mitbruder P. Placidus Glasthaner gebührt auch an dieser Stelle der Dank für Überlassung einer Reihe seiner Notizen.