



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

E. von Seydlitz'sche Geographie

Handbuch

Deutschland

Seydlitz, Ernst von

Breslau, 1925

5. Bevölkerung, Besiedlung und staatliche Entwicklung

[urn:nbn:de:hbz:466:1-77102](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-77102)

4. PFLANZENDECKE

Der ursprünglich herrschende Pflanzenbestand ist hier ein Mischwald aus Buchen, Fichten und Tannen, wobei die Nadelhölzer gegen die Alpen hin immer mehr in den Vordergrund treten und zuletzt allein herrschen. Auf den Schotterfeldern der tieferen Stufen tritt auch die Föhre waldbildend auf. Ein besonders charakteristisches und urwüchsiges Vegetationsbild bieten die Auenwälder auf den verwilderten Talsohlen der Alpenströme. Sie sind hier in großem Umfang noch erhalten, weil die sommerlichen Hochwasser, durch Gewitterregen und Schneeschmelze im Gebirge gespeist, den Wiesenbau allzusehr gefährden. Moore („Möser“) bedecken noch etwa 2% der Gesamtfläche. Im nördlichsten Gürtel, der Donau entlang, sind es ausschließlich Wiesenmoore aus vorherrschenden Riedgräsern; sie beschränken sich auf die Talsohlen. Im regen- und schneereichen Süden kommen in den zahllosen kleinen Mulden und Becken zwischen den Moränenhügeln die Hochmoore (in Bayern „Filz“ genannt) zur Vorherrschaft, schwellende Torfmoospolster mit niedrigen, krüppelwüchsigen Bergföhren. Dagegen hat sich auf den großen „Heiden“ im trockenen mittleren und nördlichen Gürtel (Garching Heide, Lechfeld usw.) eine reiche Steppenflora angesiedelt, zusammen mit manchen Irrgästen aus den Alpen.

5. BEVÖLKERUNG, BESIEDLUNG UND STAATLICHE ENTWICKLUNG

Das Alpenvorland ist früh besiedelt worden, aber nicht überall. An der Schussenquelle haben Renntierjäger ihre Spuren hinterlassen, noch ehe die Gletscher sich über den Bodensee zurückgezogen hatten. Große Pfahlbautendörfer aus der jüngeren Steinzeit bergen die oberschwäbischen und oberbayerischen Seen. Zahlreiche Siedlungsspuren aus vorgeschichtlicher Zeit finden sich auch entlang der Donau, auf den großen Schotterfeldern und in der Altmoränenlandschaft; dagegen wird die Jungmoränenlandschaft in der Frühzeit größtenteils gemieden. Auch hier dürften die Wälder das Haupthindernis gewesen sein. Heute sind sie, wie im ganzen Alpenvorland, durch die Rodung meist in kleine Parzellen aufgelöst; größere zusammenhängende Waldflächen sind selten. Besonders bezeichnend sind die Waldschöpfe oben auf den schiefen Kuppen der Jungmoränenlandschaft.

Um den Beginn unserer Zeitrechnung wohnten im Alpenvorland keltische Vindelizier. Von den Römern wurde das ganze Gebiet ihrer Provinz Raetia einverleibt und mit zahlreichen ländlichen Niederlassungen und auch einigen Städten besiedelt. Seit dem 3. Jahrhundert haben die Alemannen das Land unsicher gemacht und im 5. Jahrhundert den Teil westlich vom Lech endgültig besetzt. Anfang des 6. Jahrhunderts wandern dann die Bajuwaren, aus Böhmen durch die Langobarden verdrängt, in das Land östlich vom Lech, das damals noch dem Ostgotenkönig unterstand. Noch heute herrscht westlich von diesem Strom durchaus schwäbische, östlich durchaus bayerische Bevölkerung. Auch die Bistumsgrenzen folgen der gleichen Linie. Erst durch Napoleon wurde die Iller zur politischen Grenze erhoben und das Land zwischen Iller und Lech als „Kreis Schwaben“ noch zum Königreich Bayern geschlagen (Abb. 342), während das Gebiet westlich der Iller an Württemberg, Hohenzollern und Baden kam und jetzt meist als „Oberschwaben“ (natürlich nicht im Gegensatz zum bayerischen Schwaben, sondern zum schwäbischen Unterland) bezeichnet wird. Die Bevölkerung ist mit Ausnahme einiger Reichsstädte katholisch.

Auch hier lassen die Siedlungsformen gewisse Beziehungen zur Siedlungsgeschichte nicht verkennen. Große geschlossene Dörfer mit Gewannfluren und altertümlichen Namen (Endungen -ingen, bayerisch -ing, und -heim) finden sich in den altbesiedelten Strichen entlang der Donau, überhaupt im nördlichen Teil und auch auf den großen Schotterfeldern. Nach Süden nehmen immer mehr die kleinen, zerstreut gebauten Weiler und Einzelhöfe überhand, letztere ganz besonders im Algäu, wo auf Anregung der Reichsabtei Kempten seit dem 16. Jahrhundert, namentlich aber im 18., die meisten Weilerfluren „vereinödet“, d. h. von Gemengelage und Flurzwang befreit und in eine entsprechende Anzahl von geschlossenen Gütern („Einöden“) umgewandelt wurden. In der Regel, nicht immer, war damit auch ein „Ausbau“ verbunden; die einzelnen

Gehöfte wurden aus dem Dorfverband gelöst und auf das eigene Gut hinausverpflanzt. Die zahllosen, durchweg stattlichen Bauernhöfe, die über das ganze Gelände verstreut sind, geben der Algäuer Moränenlandschaft eine ganz besondere Note.

Es herrscht hier wie im ganzen schwäbischen Anteil das „alemannische Einheitshaus“, mit Wohn- und Wirtschaftsräumen unter einem Dach, meist sehr umfangreich, die Hauptwohnräume im Erdgeschoß, Eingang meist auf der Traufseite, ähnlich dem Schwarzwaldhaus. Im Algäu stellt sich dann mit der Annäherung ans Gebirge auch das flachgedeckte Alpenhaus ein, ursprünglich reines Blockhaus mit feldsteinbeschwertem Landerndach und oft mit hübschen Lauben, im übrigen von ähnlicher Einrichtung. An seine Stelle tritt östlich vom Lech meist, nicht immer, das sogenannte „rätische“ oder „bajuvarische“, ebenfalls flachgedeckte Alpenhaus mit Eingang von der Giebelseite, meist blendend weiß getüncht und mit bunten Malereien geschmückt. Die flache Dachform geht bis tief nach Niederbayern hinein.

Landwirtschaft. Im ländlichen Grundbesitz herrscht meist noch das Anerbenrecht (Übergang des ungeteilten Gutes auf einen der Söhne), das zum Teil auch durch die eigentümliche Flurverfassung begünstigt wird. Die ländliche Bevölkerung ist daher dünn und durchschnittlich wohlhabend. In der unteren Zone wird noch vorwiegend Getreide gebaut, als Brotfrucht besonders Roggen, aber auch Weizen, namentlich in Niederbayern; links vom Lech ist der Dinkel (Spelz) wie überall im schwäbisch-alemannischen Gebiet die Hauptfrucht. Als Sommerfrucht viel Gerste, zur Bierbrauerei. Gegen die Alpen hin, in der Jungmoränenlandschaft, tritt der Getreidebau immer mehr zurück und hört schon bei 600 bis 700 m ü. d. M. fast ganz auf, lediglich weil die Graswirtschaft (Abb. 341) bei den hohen Niederschlägen einträglicher ist. Der Getreidebau war früher auch hier allgemein. Allenthalben sieht man glockenbehängtes Vieh auf der Weide. Besonders am Bodensee und in Niederbayern wird auch viel Hopfen gebaut, am Bodensee und im Hegau auch Wein, bis 500 m Meereshöhe. Südliche Sträucher und Bäume (Zedern, echte Zypressen, Feigen- und Mandelbäume) verkünden in den Parkanlagen um den Bodensee die Gunst des dortigen Klimas.

Auch die Moore sind nicht ertraglos. Die Wiesenmoore werden seit unvordenklicher Zeit in extensiver Weise als Streuwiesen bewirtschaftet (in Schwaben „Riede“ genannt). Diese sind seit dem Rückgang des Getreidebaues und dem daraus folgenden Streumangel ganz besonders geschätzt. Die Hochmoore lassen sich nicht als Streuwiesen verwenden und liegen deshalb noch vielfach in jungfräulichem Zustand da als weihevolltes Bild unberührter Natur. Die eigentliche Moorkultur, die Umwandlung von Torfmoor in Futterwiese und Ackerland durch Entwässerung, Bearbeitung und Düngung, ist seit dem 18. Jahrhundert in großem Umfang geübt worden (Abb. 312); wirklich lohnend wird sie freilich erst durch die neueren Methoden (Mineraldüngung, namentlich mit Kalk und Kali — Moorkultur im engsten Sinn).

Verkehr und städtische Siedlungen, Gewerbe, Volksdichte. Das Alpenvorland ist durch Lage wie Bodenform zum Durchgangsland bestimmt. Die Donau weist nach dem Orient und wurde ehemals von der Illermündung an als Wasserstraße viel benutzt. Freilich ein Handelsverkehr zwischen Byzanz und etwa Regensburg oder gar Ulm auf dem Donauweg, wovon so gern gefabelt wird, hat in Wirklichkeit nie bestanden; der Handelsverkehr auf der oberen Donau ging immer nur bis Wien. Und doch ist das Alpenvorland der Hauptvermittler des einst so wichtigen Levantehandels gewesen, nur in anderer Richtung: über Genua und vor allem über Venedig.

Von Venedig gingen die Karrenzüge mit Pfeffer und anderen Gewürzen, mit Baumwolle, Seide und Brokaten über den Brenner nach Innsbruck und von da über den Scharnitzpaß, Mittenwald, Partenkirchen oder auch über den Fernpaß nach Augsburg, der alten Hauptstadt der römischen Provinz Rätien (Augusta Vindelicorum), nachmaligen Bischofsstadt und Freien Reichsstadt. Augsburg hat durch den Handel mit Venedig unermeßliche Reichtümer gewonnen (Fugger) und war im Mittelalter und bis ins 17. Jahrhundert hinein die bedeutendste und glänzendste Stadt des Alpenvorlands. Das heutige Augsburg zeigt noch einen Abglanz davon in seinem ergreifend ehrwürdigen Dom und seinen vornehmen Patrizierhäusern.

In Augsburg gabelt sich die Straße. Der eine Ast führt westwärts nach Ulm an der Donau, der alten Königspfalz der Staufer und mächtigsten Reichsstadt Schwabens. Ihr ebenfalls sprich-

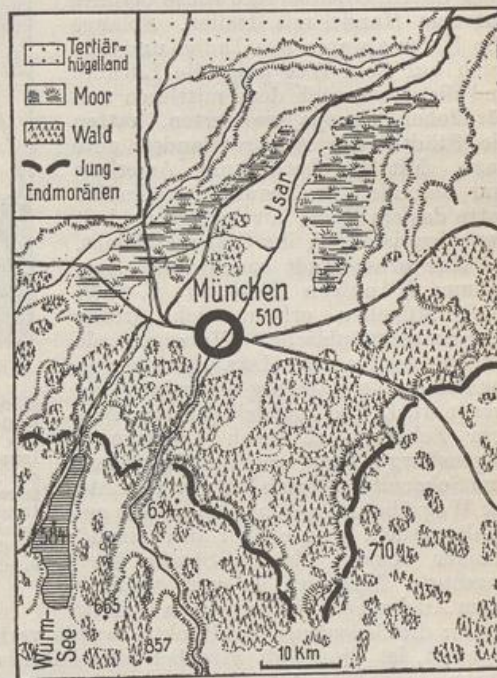
wörtlicher Reichtum beruhte auf dem Handel mit den heimischen Webereierzeugnissen, die auf dem Weg über die Alpenpässe mit Spezereiwaren ausgetauscht wurden, und hat im gewaltigen Münster seinen stolzesten Ausdruck gefunden. Aber auch schöne reichsstädtische und Bürgerhäuser und die alte Stadtmauer der Donau entlang mit Türmen und Toren sind noch wohl erhalten. Ulm hat ebenfalls eine ausgezeichnete Verkehrslage, die auch in der Erhebung zur Reichsfestung zur Geltung gekommen ist. Die Donau wird durch den Einfluß von Iller und Blau hier schiffbar; die Reichsstraße von Augsburg her findet, nachdem sie in Ulm die Donau überschritten, ihre Fortsetzung über die Alb zur Geislinger Steige und weiterhin über Cannstatt-Bruchsal nach Speyer und schließlich zu den großen flandrischen Handelsmittelpunkten. Außerdem hat Ulm gute Verbindungen über Nördlingen mit Nürnberg, über Biberach mit Schaffhausen—Basel—Genf und auch mit Ravensburg—Lindau (Bild 306, S. 291) und Konstanz zu den Bündnerpässen und der Lombardei (Mailand—Genua), endlich der Iller entlang über Memmingen und Kempten zum Fernpaß und wiederum nach Innsbruck und Venedig.

Unter den zuletzt genannten Städten des Alpenvorlandes ist die bedeutendste Konstanz, die einzige reichsdeutsche Stadt am Südufer des Bodensees, gleich Augsburg alte Römerstadt und ehrwürdiger Bischofssitz. Ist der Bodensee schon an und für sich durch seine Verkehrslage hervorragend begünstigt als unumgängliche Durchgangsstrecke auf dem Wege durch das Oberrheintal zu den Bündnerpässen und der Lombardei, so hat wiederum Konstanz die beste, auch landschaftlich wundervolle Lage an diesem Binnensee; an dem schmalen, leicht überbrückbaren Ausfluß des Obersees zum Untersee, gleichzeitig Brückenstadt, Umschlaghafen und Beherrscherin einer wichtigen Wasserstraße, ein Konstantinopel im kleinen. Konstanz hat sich auch besonders rühlig gezeigt und unterhielt im späteren Mittelalter innige Handelsbeziehungen besonders mit Mailand und Genua.

Auch Kempten ist im Anschluß an eine frühere Römersiedlung (Campodunum) entstanden, ist aber als Stadt eine kirchliche Gründung des Mittelalters; zu einer größeren Handelsbedeutung hat es die Reichsstadt Kempten nicht gebracht.

Kehren wir zunächst nach Augsburg zurück. Von dort führt als Fortsetzung der Ulmer Straße die besonders für den Salzhandel wichtige Verbindung über München—Wasserburg mit Salzburg. Viel bedeutender waren aber die nördlichen Fortsetzungen der großen Alpenstraße von Augsburg nach Nürnberg; als Donauübergang diente entweder Donauwörth an der Wörnitzmündung und nahe der Mündung des Lechs, oder Ingolstadt, das später als zweite Donaufestung ausgebaut wurde. Augsburg ist daher der eigentliche natürliche Verkehrsmittelpunkt des deutschen Alpenvorlandes.

Mit ihm wetteifert an verkehrsgeographischer und geschichtlicher Bedeutung Regensburg, ebenfalls eine der alten Römerstädte (Castrum Régina, Ratisbona) Bischofssitz und Freie Stadt. Ihre frühe Blüte hat in einem wundervollen alten Stadtbild und in Denkmälern romanischer Baukunst ihren unverweklischen Ausdruck gefunden, ähnlich wie in Bamberg, vielleicht an künstlerischem Werte nicht ganz ebenbürtig, aber dafür um so würdiger und stimmungsvoller. Selbst aus römischer Zeit ist noch ein Baurest von gewaltigem Eindruck vorhanden. Eine zweite Blüte hat Regensburg erlebt als langjähriger Sitz des Reichstags und Hoflager der deutschen Fürsten. Die Verkehrslage Regensburgs ist glänzend. Die Städte Frankfurt, Würzburg, Nürnberg, Regensburg, Passau, Wien liegen auf einer Linie. Die Donau ist hier zum schiffbaren Strom geworden, der den Verkehr mit Wien vermittelt, und ist trotzdem, unter Benutzung einer Insel, mit einer alten Brücke versehen, dem berühmten Wunderwerk mittelalterlicher Baukunst. So dient Regensburg gleichzeitig dem Verkehr in nordsüdlicher Richtung, von Leipzig—Eger durch die Oberpfälzer Senke und von Prag—Pilsen über Landshut—München—Scharnitz oder über Wasserburg dem Inn entlang nach Innsbruck und zum Brenner. Ja selbst ein weiterer



313. Natürliche Landschaften um München.

München liegt am Nordrand einer großen diluvialen Schotterfläche, die auf der Skizze etwa mit dem bewaldeten Gebiet zusammenfällt. Nördlich davon tritt das Grundwasser zutage und bildet weite Moorflächen, die „Möser“.

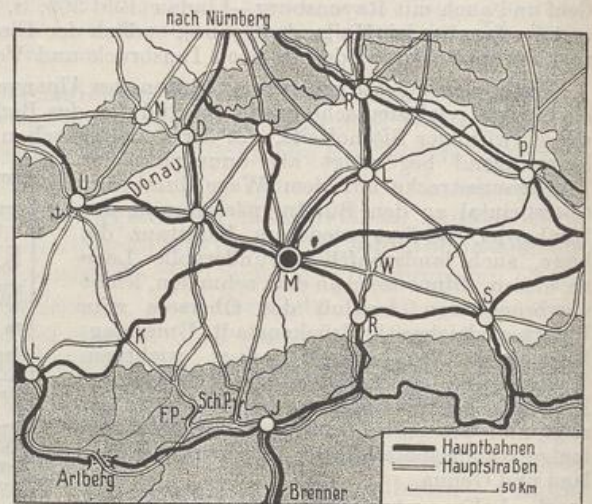
Alpenübergang, über Landshut—Salzburg, Paß Lueg, Radstädter Tauern und Pillach ist von hier aus erreichbar.

Auch die dritte bedeutende Donaustadt, Passau (Bild 316, S. 309), stammt aus altrömischer Zeit (Castrum Batava oder Patavium), hat sich aber trotz der günstigen, auch landschaftlich ganz einzigartigen Lage im spitzen Mündungswinkel des schiffbaren Inn mit seinen Salzfrachten, nicht ebenso entwickeln können. Es fehlt an einem Hinterland. Auch ist Passau reine Bischofsstadt geblieben, hat es niemals zur Reichsstadt mit ihren freieren Entfaltungsmöglichkeiten gebracht.

Alle diese Städte haben das eine unter sich gemein, daß die Zeit ihres Glanzes in der Vergangenheit liegt. Sie fällt wesentlich ins Mittelalter und dauert allenfalls noch bis ins 16., spätestens bis in den Anfang des 17. Jahrhunderts. Wohl sind sie heute volkreicher und verfügen sicher auch über einen größeren Wohlstand als je in älterer Zeit. Aber auf der Rangleiter der europäischen Städte sind sie tief gesunken. Ihre Geschicke knüpfen sich an den Verkehr über die Alpenpässe; ihre Blüte beruhte auf dem Handel mit Italien. Solange alle Kolonialwaren aus Indien und Ostasien auf dem Weg über die Levante und die Adria nach dem mittleren und nördlichen Europa wanderten, hatten die Städte des Alpenvorlandes gute Tage. Mit der Entdeckung Amerikas und besonders des Seewegs nach Indien hatte das ein Ende; mit der Herrlichkeit Venedigs ist auch ihr Glanz erbleicht.

Nur eine Stadt macht eine Ausnahme: München (Bild 317, S. 309). Auch München erfreut sich großer verkehrsgeographischer Vorzüge, als Brückenstadt an der Isar, die hier von der Salzstraße Salzburg—Augsburg gekreuzt wird, und zugleich auf dem Weg vom Scharnitzpaß nach Landshut—Regensburg—Prag und Leipzig. Auch vom Scharnitzpaß nach Nürnberg konnte der Weg über München—Ingolstadt gewählt werden, wurde aber anscheinend weniger benutzt als die Straße über Augsburg. München ist von weniger altem Adel als die benachbarten Reichsstädte; die Bedeutung des Punktes wurde verhältnismäßig spät erkannt. Wie schon der Name andeutet, ist die Stadt kirchlich-mittelalterlichen Ursprungs, eine Gründung Heinrichs des Löwen (1158). Als Sitz der bayerischen Herzöge und Kurfürsten mußte München auf eine freiere Entwicklung verzichten und ist hinter den benachbarten Reichsstädten an Größe und Handelsbedeutung lange zurückgeblieben. Daß es freilich auch schon im Mittelalter eine ansehnliche Stadt war, zeigen die großartigen Formen der spätgotischen Frauenkirche. Aber ihre Glanzzeit beginnt erst im 19. Jahrhundert. Durch die Vergrößerung Bayerns wurde München zur Hauptstadt eines stattlichen Königreichs mit all den zahlreichen hohen Beamten und Staatsbehörden; sie wurde von den bayerischen Königen mit hingebender Liebe und größtem Verständnis gefördert und zur ersten Kunststadt Deutschlands erhoben. Die zweitgrößte Universität Deutschlands, eine ebenso beliebte Technische Hochschule, eine berühmte Kunstakademie und andere Lehranstalten, dazu unvergleichliche Kunst- und wissenschaftliche Sammlungen befinden sich in ihren Mauern. Als eigentliche Hauptstadt Süddeutschlands, als eine der seltenen Städte, die sich auch geschmackvoller Neubauten erfreuen und so in allen Teilen ein harmonisches, wohltuendes Stadtbild bieten, und zugleich mit der behaglichen Freiheit ihres unaufdringlich großstädtischen Lebens übt sie eine unwiderstehliche Anziehungskraft.

Stark beteiligt an diesem Aufschwung ist die Einführung des Eisenbahnverkehrs. Wie überall, so wurde auch im Königreich Bayern die Hauptstadt trotz ihrer exzentrischen Lage zum Mittelpunkt des Eisenbahnnetzes, und die Münchener Linien werden von der Eisenbahnpolitik in jeder Hinsicht bevorzugt (Abb. 314). An Stelle der alten Paßstraße Augsburg—Mittenwald—Scharnitz, die erst neuerdings mit einem wegen der Steigungen wenig leistungsfähigen Schienenweg



314. Die Verkehrslage Münchens.

München ist der stärkste Verkehrsknotenpunkt des Alpenvorlandes. Die Stadt hat als Residenz der bayerischen Fürsten wichtige Verkehrslinien an sich gezogen, wie die Linie Brenner—Innsbruck—Landshut—Regensburg. Die Begünstigung der Stadt als Kreuzungspunkt wichtiger Eisenbahnlinien hat dazu beigetragen, die Bedeutung der alten Verkehrszentren Augsburg und Landshut (ehemalige Residenz) weiter zu verringern. Die alte Reichsstadt Nördlingen ist stark vom Hauptverkehr abgedrängt worden, der auch das Donautal zwischen Ulm und Regensburg meidet. Regensburg hat sich infolge seiner günstigen Lage als wichtiger Verkehrsplatz halten können.

versehen worden ist, wählt die Hauptbahn den weiteren, aber durch die Benutzung des Inntals bequemeren Weg über München—Rosenheim—Kufstein nach Innsbruck und zum Brenner. München ist so zum Ausgangspunkt des Brennerverkehrs und namentlich auch des ganzen Touristenverkehrs nach den Ostalpen geworden, und auch der Weg nach Osten (Paris—Wien—Konstantinopel) geht nicht der Donau entlang, wo die Verbindungen schlecht sind, sondern über München—Salzburg.

Eine weitere entscheidende Wendung für die städtische Entwicklung brachte die Entfaltung der Industrie im 19. Jahrhundert. Das Alpenvorland bietet dafür keine besonders günstigen Vorbedingungen. Von Bodenschätzen ist außer Torf, der dafür kaum in Betracht kommt, nur etwas Braunkohle vorhanden (Miesbach, Hohenpeißenberg, Penzberg an der Loisach). Die Alpenströme liefern dafür einen sehr schätzbaren, aber doch nicht ganz gleichwertigen Ersatz durch ihre Wasserkräfte. Auf dem Lande ist überall Mangel an Arbeitern.

So konnte sich die industrielle Entwicklung im wesentlichen nur an die größeren Städte knüpfen, wo noch am ehesten ein Stamm von gewerblich geschulten Arbeitern zu finden und am leichtesten ein weiterer Zuzug von außen zu bewerkstelligen ist, wo auch die Verkehrsmöglichkeiten von vornherein am günstigsten liegen. Dadurch haben alle die alten Städte einen neuen Aufschwung genommen, namentlich die schwäbischen, Augsburg, Ulm, Konstanz, Ravensburg, Kempten, aber auch die bayerischen und in allervorderster Reihe München. Neben der alteinheimischen und altberühmten Bierbrauerei, die besonders im bayerischen Teile blüht und auch für die Ausfuhr arbeitet, ist namentlich die Maschinen- und Textilindustrie gut vertreten, in München besonders auch die Elektrizitätsindustrie und das Kunstgewerbe; dazu manche Spezialitäten, wie die Feinmechanik in Kempten, das gleichzeitig als Großmarkt für die Algäuer Molkereierzeugnisse dient.

Die neuzeitliche Entwicklung spiegelt sich am besten in den Einwohnerzahlen: München 631000, Augsburg 155000, Ulm 56000, Regensburg 53000, Konstanz 30000, Ingolstadt 26000, Landshut 25000, Straubing 22000, Passau 21000, Kempten 20000.

Alles in allem gehört das deutsche Alpenvorland heute zu den industrieärmsten und dünnstbevölkerten Teilen Süddeutschlands, im Gegensatz zu dem so ganz anderen Bilde des Mittelalters, aber auch zu dem, das der ganz gleich ausgestattete schweizerische Teil des Alpenvorlandes mit seiner hochgesteigerten industriellen Entwicklung bietet. Die Volksdichte betrug 1910 in den Kreisen Oberbayern 92, Niederbayern 67, Schwaben 80 Einwohner auf 1 qkm, ohne die unmittelbaren Städte nur 52, 61 und 59. Im württembergischen Donaukreis betrug die Volksdichte 91; dabei sind aber auch gewisse Teile des Unterlandes mitgerechnet. In den rein oberschwäbischen Bezirken sind die Bevölkerungszahlen ebenfalls recht niedrig: Biberach 77, Wangen 73, Waldsee 62, Leutkirch 59.

E. REICHSDEUTSCHER ANTEIL AM ALPENGEBIET

Richter, Ed., Die Gletscher der Ostalpen. 1888.

— Geomorphologische Untersuchungen in den Hochalpen. (Peterm. Mitt. Erg.-H. 132. 1900.)

Penck, Albr., u. Brückner, Ed., Die Alpen im Eiszeitalter. 1.—3. 1909.

Kober, L., Bau und Entstehung der Alpen. 1923.

Zahlreiche Aufsätze in der Zeitschr. des D. u. Ö. Alpenvereins und in den Mitteil. der Geograph. Gesellsch. München.

1. ALLGEMEINES

a. UMFANG UND LAGE

Unbedeutend nach Flächeninhalt, Bewohnerzahl und wirtschaftlichen Werten, verdient der Anteil des Deutschen Reichs an der Alpenwelt doch die liebevolle Beachtung, die ihm allgemein zuteil wird, in vollem Maße durch die Größe, Eigenart und Schönheit seiner Natur.

Er gehört durchaus den Nördlichen Kalkalpen an, und zwar dem mittleren Abschnitt, den Bayerisch-Nordtiroler Kalkalpen, die durch das Inntal von den