

Zeitschrift: Histoire des Alpes = Storia delle Alpi = Geschichte der Alpen
Herausgeber: Association Internationale pour l'Histoire des Alpes
Band: 9 (2004)

Artikel: "Mental maps" historischer Reiseführer : zur touristischen Verdichtung von Kulturräumen in den Alpen am Beispiel der Brenneroute
Autor: Barth-Scalmani, Gunda / Scharr, Kurt
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-10119>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 23.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

«MENTAL MAPS» HISTORISCHER REISEFÜHRER

ZUR TOURISTISCHEN VERDICHTUNG VON KULTURRÄUMEN IN DEN ALPEN AM BEISPIEL DER BRENNERROUTE

Gunda Barth-Scalmani, Kurt Scharr

Résumé

Les cartes mentales des guides de voyage. La densification touristique des espaces culturels dans les Alpes: l'exemple de la route du Brenner

L'accélération continue des rythmes de vie et de production est l'une des caractéristiques majeures de la modernisation. Dans la présente contribution, nous nous proposons d'examiner les effets de cette accélération sur la perception des espaces naturels et culturels à l'âge d'or du tourisme. Pour ce faire, nous avons recours aux cartes cognitives ou *mental maps*. Ce concept renvoie aux représentations que des individus ou des groupes d'individus ont de leur environnement. En guise de sources, nous travaillons sur des guides de voyage parus avant la Première Guerre mondiale; ces publications se caractérisaient notamment par leur très fort tirage. Les exemples de la route du Brenner situé entre Innsbruck et Brixen/Bressanone et de la vallée du Höhlenstein (v. di Landro) entre Toblach/Dobbiaco et Cortina d'Ampezzo confirment que le développement touristique a conduit à une forte densification non seulement de l'infrastructure mais aussi de l'offre d'information. C'est ce qui ressort des cartes mentales des voyageurs.

Im Prozess der Modernisierung wird die zunehmende Beschleunigung als eines der entscheidenden Merkmale hervorgehoben. Wir gehen der Frage nach, welche Auswirkungen diese Beschleunigung auf die Wahrnehmung von Natur- und Kulturräumen in einer Hoch-Zeit des Tourismus bei den Zeit-

genossen gehabt hat und benutzen dafür das Konzept der *mental maps*. Als Quellen ziehen wir Reiseführer heran, die in den letzten 50 Jahren vor dem Ersten Weltkrieg hohe Auflagenzahlen erreichten.

Wir beziehen uns dabei vor dem Hintergrund des tirolischen Anteils der Ostalpen vorrangig auf zwei Kulturlandschaftsausschnitte:¹ auf die Brennerstrecke zwischen Innsbruck und Brixen und auf einen Abschnitt des Höhlensteintals zwischen Toblach und Cortina d'Ampezzo. Beide Räume sind vergleichbar, *geografisch* wegen ihrer naturräumlichen Gegebenheiten (Ausschnitte von alpinen Talsystemen in Nord-Süd-Richtung), *kulturgeschichtlich* wegen ihrer Bedeutung für die Entwicklung des modernen Tourismus im so genannten langen 19. Jahrhundert, *wirtschaftsgeschichtlich* – auch unter dem Aspekt der *longue durée* – wegen ihrer Bedeutung für den Handel zwischen dem süddeutschen und norditalienischen Wirtschaftsraum vom Spätmittelalter bis in die Frühe Neuzeit und verkehrsgeschichtlich wegen der mit den jeweils neuen Verkehrssystemen (zum Beispiel Eisenbahn, Autobahn) einhergehenden siedlungsgründenden oder siedlungs(-zer-)störenden Auswirkungen.

Obwohl der Kulturlandschaftsbegriff – weniger in den historischen Wissenschaften als vielmehr in der Geografie – umstrittenen war und sich erst in den letzten Jahren wieder etabliert hat,² ist er aus einer den Gesamtraum betrachtenden Fragestellung, wie ihn die im Titel der vorliegenden Arbeit verwendete «Brennerroute» mit einschliesst, nicht wegzudenken. An dieser Stelle soll aber keinesfalls auf die Kulturlandschaftsentwicklung in diesem Transitraum im generellen eingegangen werden, sondern lediglich ein Teilsegment des seit dem Mittelalter ungebrochen andauernden Prozesses hervorgehoben werden: Die beginnende touristische Entdeckung des alpinen Raumes seit dem Ende des 18. Jahrhunderts und seine dynamische Entwicklung seit der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges und des Kriegseintrittes Italiens 1915. Die Kulturlandschaft der «Brennerroute» ist ebenfalls nicht in ihrem Gesamtverlauf en détail während des angesprochenen Zeitraums zu beobachten, sondern soll vielmehr in ihrer Entwicklung aus dem Blickwinkel der ab der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts einsetzenden Booms schriftlicher Reiseführer nachgezeichnet werden. Drei exemplarisch ausgewählte Beispiele – unterscheidbar in ihrer Raumwirkung – entlang dieser verzweigten Route (punktuell: Gossensass, punktuell-linear: Toblach und linear: die Dolomitenstrasse auf

der Strecke zwischen Toblach und Cortina) dienen hierbei zur Vertiefung der Fragestellung.

Methodisch haben wir Anleihe bei der Kognitionsforschung und ihrem Modell der «kognitiven Landkarte» genommen. Die Bezeichnung taucht in letzter Zeit häufig unter ihrem englischen Synonym – *mental map* – auf.³ Diese gibt ein subjektives, inneres, räumliches Bild von Ausschnitten der räumlichen Umwelt eines Menschen wieder. Für die Geschichts- und Kulturwissenschaft ist aber weniger die Vorstellung eines Individuums interessant, als die von bestimmten Gruppen. Die Beschäftigung der Historiker mit *mental maps* ist noch nicht sehr alt und hat sich vor allem durch die politischen Veränderungen nach 1989/1991 und die damit aufflackernden Krisenherde auf grosse Räume bezogen, also etwa auf den Balkan, Mitteleuropa oder Osteuropa.⁴

Im Gegensatz dazu geht es uns um viel kleinräumigere kognitive Landkarten. Die Reisehandbücher sind für uns Widerspiegelungen von *mental maps* von Menschen, die als Touristen für sie bis anhin fremde Natur- und Kulturräumen wahrnahmen. Anhand der Reisehandbücher kartierten sie die von ihnen besuchten Landschaften, unser Interesse gilt der Art dieses kognitiven Kartierens. Veränderte sich die Wahrnehmung der *landmarks*, einzelner markanter Punkte im Grossraum, wie setzten sich die *routes*, die Aneinanderreihung von *landmarks* zu einer Kette in mittleren Räumen zusammen?⁵

Reisehandbücher des 19. Jahrhunderts sind meist älteren Modellen verpflichtet. Auch der später den Typus eines bestimmten Reisehandbuchs prägende *Baedeker* lehnte sich ursprünglich an ein englisches Vorbild an, von Murrays *Handbook for Travellers in Southern Germany*⁶ übernahm er jene stilbildende Farbe samt Format. Solche Reiseführer registrier(t)en die Veränderungen ihrer Zeit und präg(t)en die Blicke jener, die sie benütz(t)en. Carl Baedeker begründete die inhaltliche Weiterentwicklung mit soziokulturell unterschiedlichen Verfahren der mentalen Kartierung: «[...] als sich früher schon gezeigt hatte, wie verschieden die Volks- und Länder-Anschauung des Engländers von der des Deutschen ist»⁷

Reiseführer von der Art eines Baedeker⁸ erschliessen immer – wenngleich für ein grosses Publikum gedacht – einen sehr subjektiven Zugang zu einem Raum. Aus diesem Blickwinkel sind auch die von ihm angebotenen Informationen zu sehen. Derlei Reisebegleiter können also nicht als Quellen angesehen werden, die einen breiten Überblick statistisch verwertbarer Daten bieten, sondern stellen vielmehr in der Relation der Daten untereinander

und in ihrem Text zur Landschaftswahrnehmung eine bisher wenig beachtete Quellengattung dar.⁹ Besonders der dieser Arbeit vorrangig zu Grunde gelegte Baedeker mit seiner langjährigen Tradition bezüglich Gliederung und Beschreibung des zu bereisenden Landes bietet sich hierfür an. Einerseits ermöglicht der grosse Umfang, den er abdeckt, einen Vergleich einzelner Ortschaften innerhalb einer Ausgabe und andererseits – durch die Kontinuität seiner Neuauflagen – den zeitlich über mehrere Jahre hinwegziehenden Vergleich derselben Orte zu unterschiedlichen Zeitpunkten. Der Wandel in der räumlichen «mental map» des Touristen des 19. und beginnenden 20. Jahrhunderts wird so greifbar.

Ein weiterer Aspekt, der sich in diesen Quellen betrachten lässt, ist jener des sich verändernden Reiseverhaltens einer relativ grossen – nicht zwangsläufig homogenen – Gruppe. Die Herausgeber und Autoren dieser bald als unabdingbar dargestellten Reisebegleiter waren sich dessen durchaus bewusst. So meint etwa Eduard Amthor im Vorwort zur zweiten Auflage seines Tirolerführers: «Und doch ist kein Product schwieriger dem vielköpfigen und vielsinnigen Publikum anzupassen, als gerade ein Reiseführer [...]».¹⁰ Man erkannte, dass die Reisehandbücher, deren «erste Aufgabe [es ist], die Unabhängigkeit des Reisenden so viel als möglich zu sichern; ihm die unbehagliche, oft ganz unsichtbare Bevormundung der Lohndiener und Führer, der Kutscher und Wirthe fern zu halten»,¹¹ einem raschen Wandel unterworfen waren. Der Wandel machte nahezu jährliche Neuauflagen erforderlich und führte durch die zunehmende Erschliessung des Raumes auch zu einer steigenden Spezialisierung. So gaben grosse Verlage wie Baedeker nicht nur einen Grossraum oder einen Staat beschreibende Handbücher heraus. Man gestaltete grenzüberschreitende Auflagen, die sich mehr auf einen Kulturraum «Österreich und Ober-Italien» konzentrierten und sich bald einer Region – den Ostalpen – widmeten («Süd-Deutschland und Österreich») oder einen noch grösseren Massstab ihrem Raum zu Grunde legten – die Dolomiten.¹² Letztere erreichten selbst wiederum hohe Auflagenzahlen.¹³

Die Reisehandbücher dokumentieren auf einer anderen Ebene indirekt auch eine gewisse Entwicklung in der sich ausdifferenzierenden Zusammensetzung des touristischen Publikums, das vermehrt in die Alpengebiete strömte: von Reisenden mit Post- und Stellwagen über den Benützer der (damals) teuren Eisenbahn bis hin zum Lenker eines der an grossen Hotels angebotenen Mietwagen sowie dem um die Jahrhundertwende verstärkt auftretenden

den Touristen aus der aufstrebenden bürgerlichen Mittelschicht, auf der Suche nach günstigen Unterkünften und leistbaren Routen. Amthor selbst entstammte beispielsweise als Mittelschullehrer einer solchen sozialen Schicht. Erst nach jahrelangen Reisen in die Alpen – finanziert durch Nebentätigkeiten während seines Studiums – gelang ihm die Herausgabe seines später so erfolgreichen Tirolerführers.¹⁴

Folgenden Fragestellungen sind wir nachgegangen:

- Wie stellt sich die ersten Phase des modernen Massentourismus betrachtet durch die Perspektive der Reiseführer dar?
- Auf welche Weise dokumentieren diese schriftlichen Reisebegleiter die Veränderungen «touristischer» Infrastruktur im alpinen Raum entlang der «Brennerstrecke» zwischen 1840 und 1914?
- Aus welchem Betrachtungswinkel heraus agiert beziehungsweise welche *mental map* formt und spiegelt der «moderne» Reiseführer vom Typus «Baedeker»? In wie fern bestimmt dieser Reisebegleiter die durch die Touristen letztendlich wahrgenommenen *landmarks* und *routes*?

DIE BESCHLEUNIGUNG DER STRECKE, DIE GLIEDERUNG IN KLEINERE GEBIETE UND STRECKENABSCHNITTE

Die Verkehrsmittel wurden bekanntlich immer schneller. Benötigte man für die Strecke von Innsbruck nach Bozen zur Zeit der Postkutsche zwischen 21 und 14 Stunden,¹⁵ so verringerte sich die Fahrtzeit nach der Eröffnung der Eisenbahn 1868 auf rund 6 Stunden, betrug 1874 mit dem Eilzug fünfeinhalb, mit dem gewöhnlichen Zug sechseinhalb Stunden¹⁶ und reduzierte sich im letzten Vorkriegsjahr mit dem Schnellzug auf knapp unter vier Stunden.¹⁷ Für die Strecke Toblach–Cortina gibt es vor 1874 keine Angaben bei Baedeker: 1913 legte sie das Postautomobil in zwei Stunden zurück, während der Tourist vier Stunden im Stellwagen sass, wie schon 1874.¹⁸ Im Gegenzug veränderte sich jedoch die Wahrnehmung, die der Herausgeber beziehungsweise Benutzer des Reisehandbuches dem Streckenabschnitt widmete. Lautete die entsprechende Überschrift 1846 noch «Von Innsbruck über den Brenner nach Verona», so heisst es ab 1860 «Von Innsbruck über den Brenner nach Bozen». Ist im ersten Fall der Brenner greifbar als notwendiges Hindernis auf dem Weg nach Süden (vgl. Goethe), so wird die

Strecke über den Brenner immer mehr zum Reiseerlebnis selbst. Schon vor Eröffnung der Eisenbahnstrecke über den Brenner 1868 wurde der Reisende immer wieder an verschiedenen Punkten zum Fusswandern aufgefordert, sei es weil die Schönheit der Strecke so zum Erlebnis wurde oder überdies der Stellwagen durch die Strassenführung sogar länger benötigte: «Stellwagen Reisende, die an der Stephansbrücke aussteigen und auf der alten Strasse zu Fuss weiterwandern, treffen bei etwas raschem Schritt gleichzeitig mit dem Stellwagen an der Stelle ein, wo die alte Strasse in die neue mündet.»¹⁹

Dasselbe lässt sich auch für das Ampezzaner- oder Höhlensteintal (zwischen Toblach und Cortina) zeigen. Dort heisst es etwa nach kurzem Überblick über die Strassenführung, speziell für Fusswanderer: «Ein guter näherer Fussweg führt von Niederndorf an gerechnet, bei der zweiten Strassenbrücke aus dem Pusterthal rechts ab, am Bräuhaus vorbei, unmittelbar am Toblacher See vorbei, der rechts bleibt, in 1 Stunde wieder an die Strasse. Das Thal wird, je weiter der Weg vordringt, immer enger und von Felsen eingedämmt.»²⁰

Halten wir kurz fest: die Strecke liess sich technisch in immer kürzer werdenden Zeiten bewältigen. Gleichzeitig gewannen bestimmte Streckenabschnitte an Interesse, der Brenner wurde immer weniger die Ouvertüre zum Sehnsuchtsziel Italien, sondern ein Kernabschnitt für Alpenüberquerung (darin im österreichischen Kontext der Strecke über den Semmering vergleichbar), bequem aus dem Fenster des Eisenbahncoupés heraus «erlebt». Als durch die Pustertalbahn ab 1871 das Höhlensteintal Anschluss an das damalige internationale Eisenbahnsystem hatte, wurde Toblach der Eingang zum Erlebnisraum Dolomiten. Das neue Interesse an den Alpen hatte auch Folgen für das Medium Reiseführer: neben die grossen Gebietsführer traten verstärkt mit hohen Auflagenzahlen und fast jährlich verbesserten Neuausgaben die Detailführer. Aus dem Band *Südbaiern, Tirol und Salzburg, Oberitalien*, 6. Aufl., Koblenz 1855, fiel noch vor dem politischen Verlust der Lombardei und Venetiens «Oberitalien» heraus und kamen «Steiermark, Kärnthen, Krain und Istrien» 1861 in der 10. Auflage hinzu. Der erfolgreiche Gebietsführer erreichte bis 1914 36 Auflagen, wurde ins Englische übersetzt²¹ und von stärker auf den Alpinisten ausgerichteten Reise- ratgebern (vgl. Amthor, Noé, Rabl)²² kopiert beziehungsweise weiterentwickelt.

DIE VERDICHTUNG DER INFORMATIONEN

Vergleicht man die von uns ausgewählten Streckenabschnitte hinsichtlich ihrer Information für den Reisenden, so tritt zwischen 1855 und 1910 eindeutig eine Verdichtung derselben ein. Die ursprünglichen *landmarks* werden erweitert und der Blick geht von der Hauptroute allmählich in die (Seiten-)Täler. Dies betrifft nicht nur die Informationen über Geschichte, Kultur und Topografie, sondern auch die einschlägigen Hinweise für die Reisenden über Anzahl und Art der Beherbergungsbetriebe, sonstige Dienstleistungseinrichtungen (Bergführer, Bäder, Banken, Fotografen etc.) und alpinistische Tourenvorschläge. Ein Vergleich der aus diesen Daten erstellten Grafiken mit den Stichjahren 1855 und 1910 veranschaulicht dies am Beispiel der Brennerstrecke und des Höhlensteintals. Die vom Reiseführer angebotenen *mental maps* verändern sich von Punkten auf einer Linie, zu Linien mit starken Seitenarmen (*routes*) und werden schliesslich zu einem Netz mit immer engeren Verknüpfungspunkten.

Der qualitative Sprung lässt sich mit dem Bau der jeweiligen Eisenbahnstrecken (Brenner 1867, Pustertal 1871) in Zusammenhang bringen, ist aber tendenziell in den davor liegenden Ausgaben durch immer dichter werdende Texte angelegt. Der Baedeker ist anfangs noch auf die herkömmlichen Reisenden (Postwagen und/oder zu Fuss) ausgerichtet, rascher aber vermehren sich die Hinweise für den Bahnreisenden, dem etwa schon 1868 empfohlen wird zwischen Innsbruck und Station Brenner wegen der Aussicht besser rechts zu sitzen,²³ 1873 mit dem Zusatz ab Brenner südwärts auf die linke Seite zu wechseln.²⁴ Das Erlebnis Brenner mit der Bahn samt kleiner Fusstour wird 1874 erstmals komponiert und zu einer Tagestour komprimiert – «Für einen flüchtigen Blick genügt es, bis Stat. *Gossensass* zu fahren (*Hochwiden* besteigen), abends zurück»²⁵ –, und bleibt als Ausschnitt der Kulturräumlandschaft Brennerstrecke die nächsten 40 Jahre in allen Ausgaben quasi ein Klassiker unter den zahllosen Empfehlungen. Die Landschaft, die nunmehr panoramatisch am Reisenden vorbeizieht, wird anhand der Blicke in Seitentäler oder erlösend nach Tunneldurchfahrten strukturiert. «Zwischen Schelleberg und der nächsten Station *Gossensass* ist eine der merkwürdigsten Stellen der Bahn. Das letztere liegt fast senkrecht 179 m tief: die Bahn wendet sich, ähnlich wie bei Stafflach in scharfer Kurve r. in das hier mündende Pflerschtal, senkt sich allmählich aus der nördlichen Berg-

wand und dringt mittelst eines 763 m langen Kehrtunnels in die Bergwand hinein, aus der sie tiefer unten in entgegengesetzter (östl.) Richtung wieder hinausführt. (Bei der Ausfahrt r. schöner Blick auf die Gletscher des Pflerschtals, Feurstein, Schneespitze etc.) l. oben Stat. Schelleberg. Folgt Stat. Gossensass.»²⁶

Diese Verdichtungen im Text werden ergänzt durch die den Reiseführern beigegebenen Karten, die immer genauer und im Massstab grösser werden. So enthält etwa der Baedeker, Südbayern und die österreichischen Alpenländer (1912)²⁷ für die Brenner- und Pustertalstrecke jeweils mehrere Detailkarten im Massstab 1 : 250'000 sowie Karten zu Innsbruck, Brixen und Bozen samt Umland in noch genauerer Auflösung und eine Dolomitenkarte für Cortina (1 : 180'000). Hinsichtlich der visuellen Verdichtung durch Kartenblätter musste der Baedeker gegenüber den kleinräumigeren Gebietsführern oder den speziellen Führern für Alpinisten bald zurückstecken, die Brennerbahn und ihre nächste Umgebung in der siebten Ausgabe des *Tirolerführers* von Amthor bot die gesamte Strecke auf einem Blatt.

Einzelne Orte entlang der Strecke veränderten sich durch das neue Verkehrs- und Transportsystem,²⁸ was Auswirkungen auf die kognitive Kartierung mittels Reiseführer hatte. Bestimmte Orte wurden so zu verpflichtenden Haltepunkten, andere verschwanden.

Gossensass (1098 Meter über Meer), ursprünglich eine landwirtschaftliche Siedlung, im 15. Jahrhundert durch Kupfer- und Schwefelkiesfunde im Pflerschtal zu einem bedeutenden Bergbauort aufgestiegen, erlebte seine Blüte nach dem Bau der Brennerbahn (1867) und wuchs zu einem der bekanntesten Luftkurorte Tirols vor dem Ersten Weltkrieg heran. In den frühen Ausgaben des Baedeker verschwand der kleine Ort zumeist in einer Randnotiz, in einer beiläufigen Erwähnung zwischen den Streckenetappen Steinach a. B.–Brennerpass und Sterzing.²⁹ Der damals noch junge *Tirolerführer* von Amthor wies bereits 1869 in seiner Beschreibung der Brennerstrecke auf das für die nächsten 50 Jahre bestimmende Element des Ortes hin: Die Gletscherwelt des hinteren Pflerschtales, die man kurz nach der Ausfahrt aus dem gleichnamigen Eisenbahntunnel vor der eigentlichen Station Gossensass «geniessen» konnte.³⁰ Einen längeren Aufenthalt schien die Ansiedlung vorerst allerdings noch nicht wert. Ein späterer Baedeker verweist immerhin schon auf einige mögliche Ausflüge im Pflersch beziehungsweise auf das bestehende Gossensasser Bräuhaus Gröbner – von

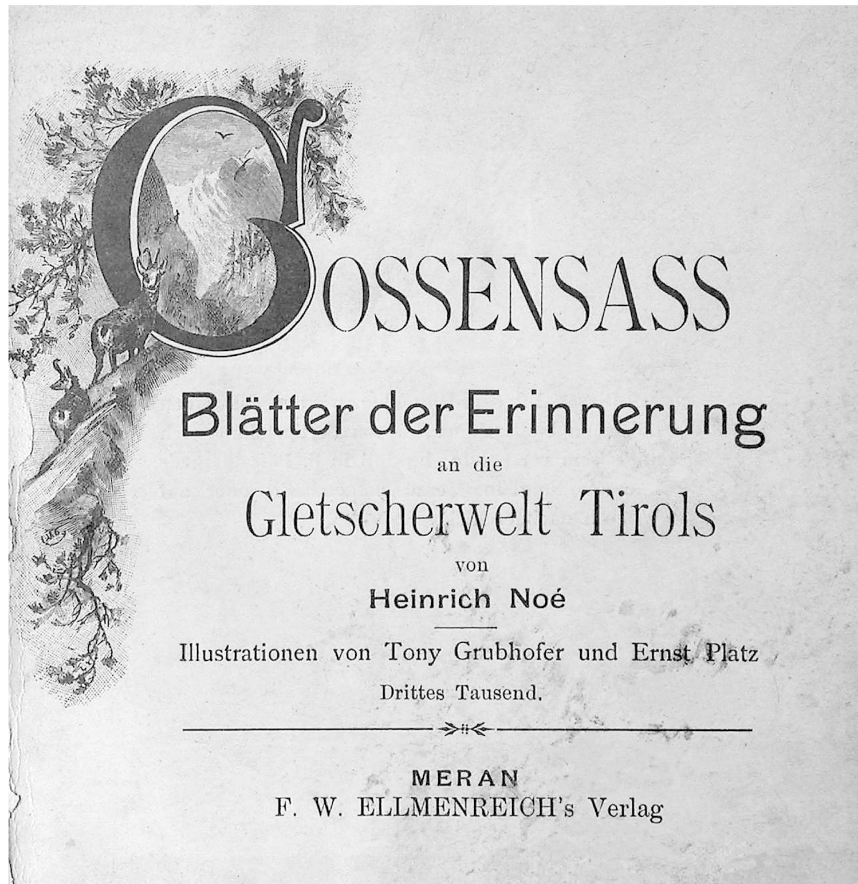


Abb. 1: Titelblatt von Heinrich Noé, *Gossensass. Blätter der Erinnerung an die Gletscherwelt Tirols*. Initiale mit der Hauptattraktion (Gletscherblick).

dessen Veranda man eine «hübsche Aussicht» genießen könne – die beide zu einem längeren Verweilen einladen. Der überraschende Blick auf die Gletscherwelt vor Gossensass vom Brenner kommend wird ebenfalls als einer der «merkwürdigsten Stellen» entlang der Bahn hervorgehoben.³¹ Der Initiative des hier erwähnten Leopold Gröbner als Fremdenverkehrspionier und Hotelier ist der in den 1890er-Jahren rasant einsetzende touristische Aufschwung der Ortschaft letztendlich zuzuschreiben, der wiederum

bildlich in den Reiseführern seinen Niederschlag fand. 1892 wurde das Hotel *Gröbner* mit drei Dependancen angeführt, die «im Sommer meist überfüllt sind». Sechs offizielle Bergführer (drei davon in Pflersch) boten ihre Dienste an.³² 1910 waren es bereits elf. Unterkunft im Pflersch bot das mittlerweile zum Gasthaus ausgebauten Vidum des Curaten. Im gleichen Jahr verfügte der Ort schon über fünf Hotels (das grösste davon *Gröbner* mit 190 Betten), ebenso viele Pensionen und «Zimmer fast in jedem Privathaus». Die Gemeinde hob eine Kurtaxe ein und das Sommerhalbjahr teilte sich bereits in eine Vor- und Nachsaison. Ebenfalls stand den Gästen ein eigener Kurarzt und eine Apotheke zur Verfügung. Ein neu geschaffenes Ortsmuseum, sowie ein «gedecktes Schwimmbad mit guten Kabinen», Tennis- und Eislaufplätze sowie eine Fahrradreparaturwerkstätte rundeten dieses für eine Ortschaft dieser Grösse (1911: 610 Einwohner bei einer Mindestbettenanzahl von 700) beträchtliche Angebot ab.³³

Die von den Baedeker-Handbüchern und von Amthor gebotenen Beschreibungen, die sich zumeist über ganz Tirol oder die Ostalpen erstreckten, konnten den gestiegenen Informationsbedarf über den gewählten Urlaubsort bald nicht mehr decken und es entstanden kleinere, in ihren Auflagenzahlen bescheidenere Gebietsführer.³⁴ Heinrich Noé trifft in seinen «Blättern der Erinnerung an die Gletscherwelt Tirols» diesen beachtlichen Aufschwung von Gossensass am besten, wenn er schreibt: «Als nämlich mit der Eröffnung der Eisentrass (1867) die Fremdlinge anfangen schaarenweise nach Tirol zu kommen, da befanden sich unter ihnen viele, welche voll Begeisterung ihren Fuss auf das blanke Eis der Firnenwelt zu setzen trachteten, noch viel mehr aber solche, welche das Eis zwar recht nahe, aber doch ohne alle Beschwerden und womöglich nicht allzu weit von den eisernen Schienen entfernt betrachten wollten. Da fand sich im ganzen Lande kein besserer Ort als Gossensass [...]».³⁵ Als Folge des Ersten Weltkrieges geriet der Ort in eine Grenzlage, die wegen der eingeschränkten Bewegungsfreiheit für Gäste höchst unvorteilhaft war. Zudem blieb die bisher tragende Fremdenschicht – wohlhabende Bürger aus den Städten des deutschsprachigen Raumes – weitestgehend aus. Nunmehr leer stehende Hotels nahm das Militär als Kasernenbauten in Beschlag. Der Ort verlor schlagartig seine führende Stellung als «Höhenkurort ersten Ranges».³⁶

Die Motorisierung und der damit einhergehende Durchzugsverkehr eines geänderten Urlaubsverhaltens nach dem Zweiten Weltkrieg begannen den



Abb. 2: Gossensass heute – mit Brennerautobahn im Hintergrund, einem Hotelbau vom Ende des 19. Jahrhunderts in der Mitte und einer Restauration der 1960er-Jahre im Vordergrund (Bild Kurt Scharr 2003).

Ort zu prägen. Mit dem Bau der gerade darüber führenden Brennerautobahn (Bauzeit: 1959–1963) geriet Gossensass zusehends und bildlich unter die Räder des modernen Massenverkehrs, der dieser Streckenpunkte auf der Suche nach anderen Zielen nicht mehr bedurfte. Der Verkehrslagewert der Siedlung hatte sich erneut dramatisch verändert und ins sprichwörtliche Gegenteil verkehrt. Zur Jahrhundertwende empfahl ein Reiseführer noch den gesunden Spaziergang nach Sterzing «entlang einer [durch den Eisenbahnbau] jetzt ziemlich verkehrsarmen Brennerstrasse». ³⁷ Eine nachhaltige Wiederbelebung – etwa durch Langlaufangebote im Pflerschtal oder die Umfunktionierung ehemaliger Hotels zu Apartmentwohnungen direkt unter der Autobahn – zeitigte bis dato keinen nennenswerten Erfolg. Eine der neusten Baedeker-Ausgaben würdigt den Ort recht bescheiden und gesteht ihm gerade einmal einen «Baedeker Stern» für die Amthorspitze zu. Bezeichnenderweise ist eine «verträgliche», fotografische Ortsansicht mit der Kirche im Mittelpunkt gewählt, die das Idyll der Sommerfrische ungetrübt lässt. ³⁸ Hinsichtlich der Dynamik des Verkehrslagenwerts, hier hervorgerufen durch politische Veränderungen, gibt auch Toblach ein gutes Beispiel ab, das sich allerdings nicht zuletzt auf Grund seiner weniger grenznahen Lage grundsätzlich anders entwickelt hat.

Toblach (1243 Meter über Meer), an der Wasserscheide des von Osten nach Westen verlaufenden Pustertals zwischen den Flussursprüngen Rienz und Drau gelegen, kam (ähnlich wie Gossensass an einer Nord-Süd-Route auf dem Weg nach Venedig) schon seit dem Mittelalter als ein Ort gebrochenen Verkehrs eine gewisse Bedeutung zu. Zur Mitte des 19. Jahrhunderts ist Toblach in den Reiseführern auf dem Weg von Bruneck nach Lienz beziehungsweise für den Verkehr von Brixen nach Venedig auf der 1830 vollendeten Ampezzanerstrasse lediglich ein kurzer Halt für Eil- und Stellwagen zum Wechsel und Tränken der Pferde. Noch 1869 erwähnt Amthor wohl das benachbarte, historisch bedeutendere Innichen. Toblach erscheint hingegen nur als Ausgangspunkt für die *Strada d'Allemagna*, die der Autor als «eines der interessantesten, landschaftlich grossartigsten Strassenstücke des Continents» ausweist. Denn nirgends in der Welt dürfte man vom Thal aus eigenthümlichere Berg- und Felsenformationen entdecken könne, als von ihr». ³⁹ Der Keim touristischer Berühmtheit für die spätere Dolomitenstrasse, an deren östlichem Ausgangspunkt Toblach liegt, war also bereits gesät. Mit dem Bau der eingleisigen Pustertalbahn 1871, die von Franzensfeste bis

Villach immerhin stattliche 9 1/2 Stunden benötigte, war auch der zeitgemässe Infrastrukturanschluss «an die Welt» hergestellt. Toblach entwickelte sich nunmehr als Ort gebrochenen Verkehrs zu dem Eingangstor in die Dolomiten, das von ganz Europa aus direkt in Zügen angefahren werden konnte. Ein Fahrplan für das Sommerhalbjahr 1903 listet direkte Züge aus London, Paris, Berlin, Basel, Franzensbad, Rom und anderen europäischen Städten auf. Die Verbindung Franzensbad–Karlsbad–Marienbad–Toblach erscheint bemerkenswert, weil sie zwei zentraleuropäische touristische Ziele ersten Ranges miteinander bequem kurzschloss und offenbar einen rege nachgefragten Austausch zwischen beiden Kurorten während der Saison ermöglichte.⁴⁰ Ein offensichtlich aus Aktualitätsgründen des Bahnbaus 1872 neu aufgelegter Baedeker machte zwar die Eisenbahn zum Faden seiner Beschreibungen durch das Pustertal, Toblach fand aber nur als Wegabzweigung und Wasserscheide Interesse.⁴¹

Die Folgen für das Siedlungsbild und den funktionellen Charakter der bisher eher bescheidenen Ortschaft blieben nicht aus. Sieben Jahre nach der Eröffnung der Bahn hatte sich die Ortschaft von ihrem ursprünglichen Zentrum – der Kirche – nach Süden ausgedehnt. Es entstand ein neuer Ortskern um den Bahnhof herum, der den alten an Bedeutung um ein Vielfaches übertraf. 1878 weist der Baedeker im Bahnhofsviertel vier Beherbergungsbetriebe auf, im Ort nur zwei. Ein Unterschied, der sich bis 1914 behände vergrösserte. Deutlich ausgesprochen – wenngleich noch indirekt oder unbewusst – wird der funktional klar getrennte Anspruch beider Ortsteile in der «vorzüglichen Aussicht auf die Ampezzaner Alpen».⁴² Wer auf Sommerfrische nach Toblach kam, nahm Quartier im oberen Ortsteil, denn «die Aussicht vom Dorf ist weit schöner als von dem zu nahe am Gebirge gelegenen Hotel in Neu-Toblach».⁴³ Wer in Bahnhofsnähe abstieg, hat ein anderes Ziel vor Augen: die Dolomiten(-Strasse).

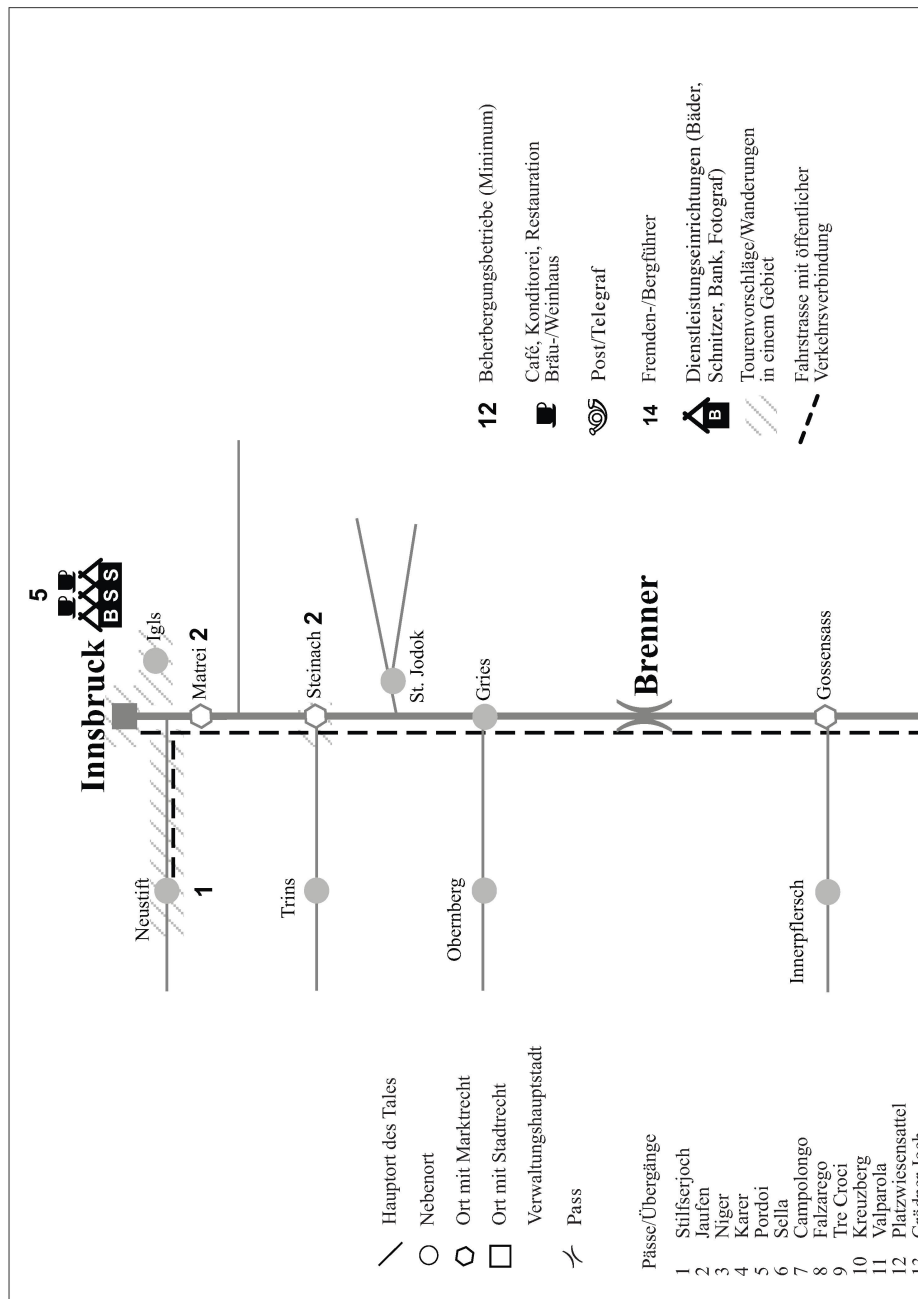
Die Zunahme infrastruktureller, auf den Tourismus ausgerichteter Verdichtung rund um das neu entstandene Bahnhofsviertel erreichte ihre Spitze kurz vor dem Ersten Weltkrieg: Mit weit über 600 Betten in Neutoblach, die sich auf 16 Hotels und Pensionen verteilten (allein das *Südbahnhotel* verfügte über 350 Betten).⁴⁴ Alt-Toblach hingegen verfügte nur über sechs, die Nachbargemeinden Innichen über sieben und Sillian über drei Beherbergungsbetriebe.⁴⁵ Die überragende Anziehungskraft der 1910 fertig gestellten Dolomiten- beziehungsweise Kaiserstrasse als gewissermassen lineares Ziel tritt

auch hier klar zu Tage: eigene Saisonal-Omnibuslinien verbanden Neu-Toblach mit Cortina mehrmals täglich, ein privater Automobilverleih des *Südbahnhotels* bediente die Ansprüche der Luxusklasse.⁴⁶

Wenn auch der Weltkrieg hier eine Zäsur bildet, die zu einer perspektivischen Umorientierung führte, verlor Toblach nichts an seiner Bedeutung als Tor zu den Dolomiten. Vor der Massenmotorisierung der späten 1950er-Jahre erlebte Neu-Toblach als Ausgangspunkt der umgebauten und in den 1930er-Jahren elektrifizierten Feldbahn nach Cortina (und weiter nach Pieve di Cadore) im Zuge der olympischen Winterspiele einen kurzen Höhepunkt, der auch als Sprungbrett für die heutige touristische Bedeutung der Ortschaft gesehen werden kann. In den letzten Jahren kam es zu einer Revitalisierung des *Südbahnhotels*, das jetzt neben einem Veranstaltungs- und Kongresszentrum auch – ganz im Gegensatz zu seiner ursprünglichen Ausrichtung – eine Jugendherberge anbietet.⁴⁷

Mit der Anbindung an das europäische Eisenbahnsystem durch die Fertigstellung der Pustertalbahn 1871 veränderten sich die Wege zu den Dolomiten. Diese waren in der *mental map* der Zeitgenossen ursprünglich aus anderen Richtungen zu bereisen. Die Baedeker-Handbücher vor dem Eisenbahnzeitalter erwähnten etwa 1857 im Zusammenhang mit dem Fleimser und Fassatal das Dolomitgebirge bei Cavalese oder den für Mineralogen empfehlenswerten Ort Predazzo. Neben diesem Zugang in die Dolomiten aus südöstlicher Richtung, empfahl Baedeker 1855 für die aus Norden kommenden Reisenden speziell das Gader- und Grödnertal mit dem Hinweis: «Diese Täler sind nur für Fussgänger und Maultiere zugänglich, ihre grossartigen Naturschönheiten, besonders die höchst merkwürdigen Dolomitenberge, gewähren aber dem Wanderer reichliche Belohnung.»⁴⁸ Das Höhlensteintal bot nach Meinung Baedekers 1846 «im Ganzen weniger grossartige Ansichten der Alpennatur als andere Jochstrassen».⁴⁹ Einen Verweis auf die Drei Zinnen, die seit über einem Jahrhundert bis heute mit dieser Strecken assoziiert werden, sucht man vergeblich. Erst nach der Anbindung an die Eisenbahn wurde die Beschreibung des Tales allmählich ausführlicher, was die zunehmende Bedeutung für den Verkehr von Gütern und Touristen widerspiegelte. Aber das Tal wurde zunächst nicht einhellig als schön bewertet, eher als Furcht einflössend; die «gewaltige rote Porphyrypyramide der Croda Rossa (Hohe Gaissl, 3128 m)», die «Grenzscheide zwischen deutscher und wälscher Zunge» prägte die Wahrnehmung – hier 1874 – viel stärker.

Parallel zum Ausbau der touristischen Infrastruktur entlang der Strecke zwischen Toblach und Cortina, – also etwa am Toblacher See, in Landro, Schludersbach und Ospedale – rückten die gebirgigen Formationen immer mehr in den Text, der die Wahrnehmung der Reisenden präfigurierte. 1874 erwähnt Baedeker im Seitental der «Schwarzen Rienz/Val Rimbianco, [...] die hohen hell schimmernden Drei Zinnen» im Hintergrund;⁵⁰ bei Amthor gehört die Strasse 1893 zu den «besuchenswertesten der gesamten östlichen Alpen» und wird mit einem Wort des Alpinisten Paul Grohmann «das märchenhafte Zwillingpaar von Bergen» schon der zentrale Blick dieser Strecke; bei Rabl bietet die «landschaftlich grossartigste Strecke des Alpenlandes» ein «weiteres pittoreskes Bild: die turmartig aufsteigenden Gestalten der Zinnen». Anton Holzner hat in einer schönen Studie gezeigt, wie sich der fotografische Blick auf die Drei Zinnen im Zusammenhang mit dem Ersten Weltkrieg verändert hat.⁵¹ Die Reiseführer zwischen den beginnenden 1870er-Jahren und 1890 machen deutlich, wie für den aus Norden ins Gebirge Reisenden der Blick auf die Drei Zinnen unweit Bauers Wirtshaus erst aufgebaut werden musste. Die Strecke durch das Höhlensteintal südwärts ins Herz der Dolomiten in Cortina wird in der Hoch-Zeit der bürgerlichen Alpenfahrten, sei es mit des Sommerfrischlers Respektsabstand, sei es mit alpinistischem Draufgängertum, zur Einflugschneise schlechthin in «König Laurins Zaubergarten». Hingegen werden das Fassa-, Fleims-, oder Gadnertal bis 1914 als Räume der Dolomitenbegegnung zumindest für das deutschsprachige Publikum immer weiter abgeschlagen. Ihnen gelingt die Anbindung an moderne Verkehrssysteme nicht in vergleichbarer Masse, ein vorstellungsprägender Reiseführer wie Baedeker verschiebt kurzerhand die Erklärungen über das Dolomitgestein von dort an den Beginn des Abschnittes über das Höhlensteintal. Die 1910 für den modernen Automobilverkehr fertiggestellte Dolomitenstrasse lässt sie aus Wiener Perspektive links liegen, die Benützer von Reiseführerliteratur erfahren – mit welchem Verkehrsmittel auch immer – vor dem Ersten Weltkrieg den Erlebnisraum Dolomiten am bequemsten zwischen Toblach und Cortina. Auf dieser Strecke «sehen» sie (nur), was nach Massgabe der von ihnen benützten Reiseführerliteratur wahrzunehmen, an Eindrücken mitzunehmen ist. Die Dolomiten gehen ein in viele individuelle *mental maps* dieses Kulturraum-ausschnitts.



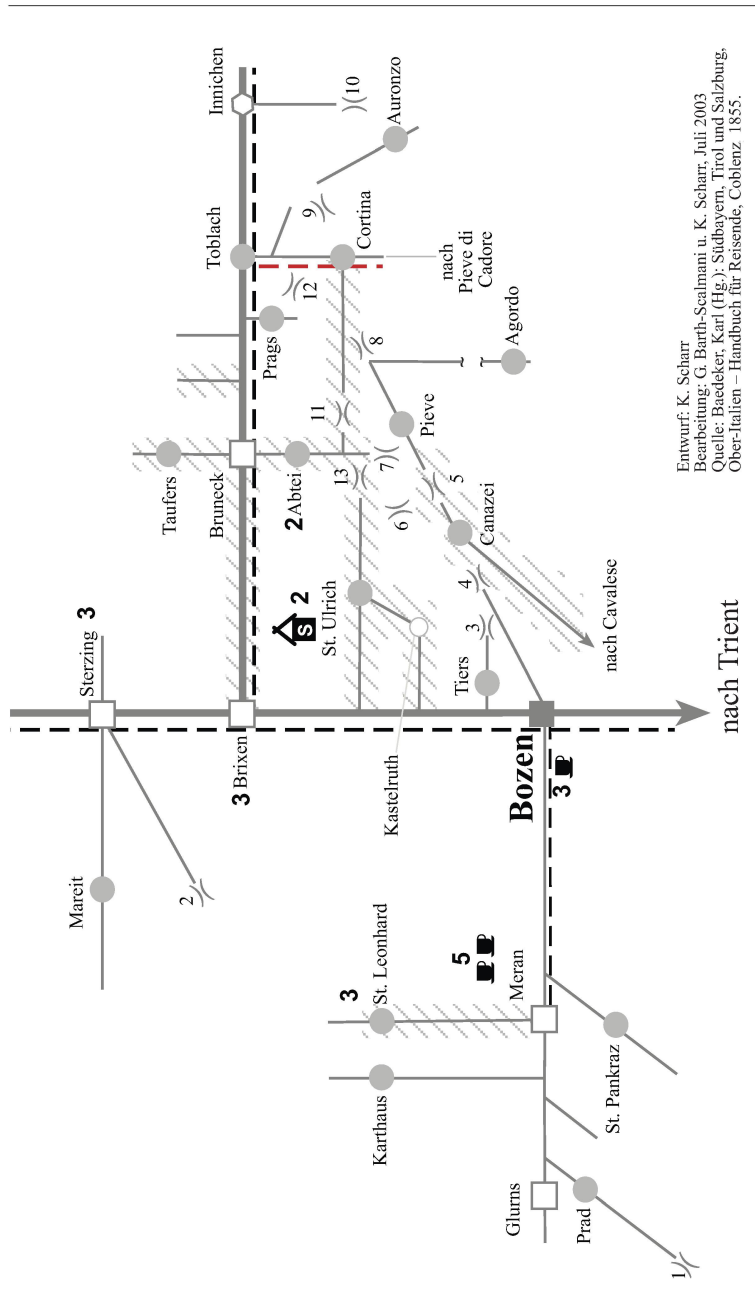


Abb. 3: Die «Brennerroute» Wipptal und Pustertal mit den wichtigsten Seitentälern betrachtet anhand ausgewählter Ortschaften auf der Basis der Baedeker-Informationen 1855.

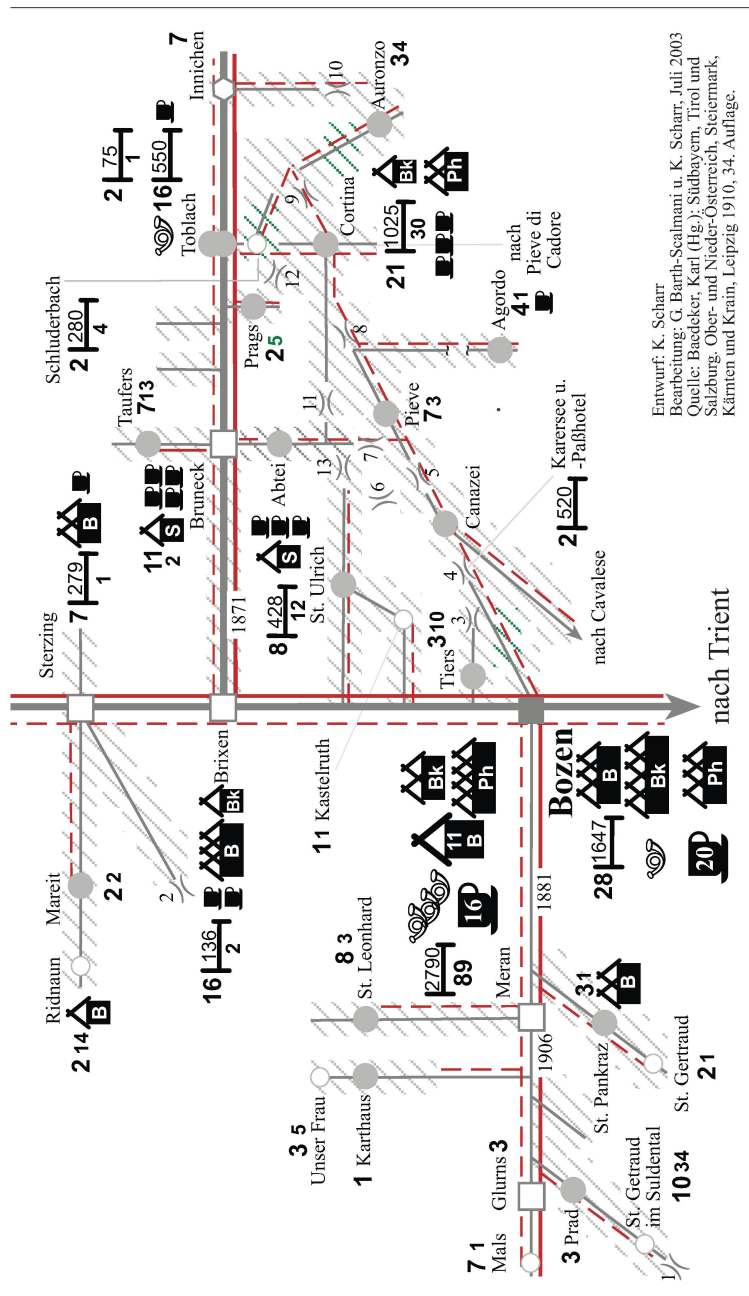


Abb. 3: Die »Brennerroute« Wipptal und Pustertal mit den wichtigsten Seitentälern betrachtet anhand ausgewählter Ortschaften auf der Basis der Baedeker-Informationen 1910.

SCHLUSS

Die *mental maps* der Reisenden waren nicht die einzigen, auch die Bereisten hatten ihre eigenen, je nach Beruf und Bildung mit engerer oder grösserer Reichweite ihres Lebensbereiches. Die Kongruenz oder Differenz der beiden ist für unsere Fragestellung nicht wesentlich, weil es darum ging aufzuzeigen, wie sich die kognitiven Landkarten der Touristen zwischen 1850 und 1914 verändern. Sie werden zu immer dichter besetzten Informationsnetzen, weil sich die technischen Voraussetzungen des Fremdenverkehrs verändern und weil mehr Menschen als zuvor ohne Erwerbszweck aus purem Vergnügen, aus Neugier und um auch dazuzugehören, sich auf Reisen begeben. Viele dieser neuen Erlebnisräume, hier beispielsweise die Alpen oder das Hochgebirge, müssen nicht nur von der touristischen Infrastruktur her zugänglich gemacht werden, sondern auch mental. Reisen ist auch ein Perzeptionsvorgang. Er kommt nicht ohne anleitende *mental maps* aus und er hinterlässt solche bei den Reisenden.

ANMERKUNGEN

- 1 Mit dem Entstehen solcher Kulturlandschaften bzw. «historischer Räume» als Folge von wirtschaftlich-politischen Spannungspolen setzt sich erstmals J. Wimmer, *Historische Landschaftskunde*, Innsbruck, 1885 auseinander.
- 2 W. Schenk, ««Landschaft» und «Kulturlandschaft» – «getönte» Leitbegriffe für aktuelle Konzepte geographischer Forschung und räumlicher Planung», *Petermanns Geographische Mitteilungen*, 6, 2002, S. 6–13.
- 3 Dieser Begriff wurde 1948 von E. C. Tolman geprägt, aber erst seit den späten 1970er Jahren durch die Zusammenarbeit eines Geographen mit einem Psychologen bekannter: R. M. Downs, D. Stea, *Kognitive Karten. Die Welt in unseren Köpfen*, New York 1982 (Original: *Maps in Mind*, New York 1977)
- 4 Vgl. dazu Frithof B. Schenk, «Mental Maps. Die Konstruktion von geographischen Räumen in Europa seit der Aufklärung», *Geschichte und Gesellschaft*, 28, 2002, S. 493–514. Das gesamte Heft ist dem Thema *mental maps* gewidmet. Zur wiederaufkommenden Bedeutung des Raumes in der Historiografie zuletzt K. Schlögel, *Im Raume lesen wir die Zeit. Über Zivilisationsgeschichte und Geopolitik*, München 2003.
- 5 K. Brodersen, *Terra Cognita. Studien zur römischen Raumerfassung* (= Spudasmata. Studien zur Klassischen Philologie und ihren Grenzgebieten. 59), Hildesheim 1995, S. 44–70.
- 6 *Murrays Handbook for Travellers in Southern Germany. Being a Guide to Bavaria, Austria, Tyrol, Salzburg, Styria &c., the Austrian and Bavarian Alps*, 2. Aufl., London 1840.
- 7 C. Baedeker, *Handbuch für Reisende in Deutschland und dem österreichischen Kaiserstaate. Nach eigener Anschauung und den besten Hilfsquellen*, 3. umgearb. Aufl., Coblenz 1846 (die Baedeker in der Folge abgekürzt zitiert).
- 8 Allgemein dazu Peter Baumgarten, *Baedeker. Ein Name wird zur Weltmarke*, Ostfildern 1998.

- 9 Zu Reiseführern als kulturgeschichtliche Quelle vgl. etwa J. Miggelbrink, «Reiseliteratur als Landesbeschreibung. Eine Untersuchung zur Bewertung von Reiseliteratur durch die Geographie im späten 19. und frühen 20. Jahrhundert», *Europa Regional*, 4, 1995, S. 37–46, sowie Michael Maurer, «Reiseberichte», in: Ders. (Hg.), *Aufriss der historischen Wissenschaften*, Bd. 4: Quellen (= Universalbibliothek 17030), Stuttgart 2002, S. 325–348.
- 10 E. Amthor, *Tirolerführer, Reisehandbuch*, 2. Aufl., Gera 1869, Vorrede.
- 11 Baedeker, *Süd-Deutschland und Österreich*, 15. Aufl., Coblenz 1872, Einleitung.
- 12 Vgl. z. B. Baedeker, *Österreich und Ober-Italien*, 9. Aufl., Coblenz 1860; Baedeker, *Südbayern, Tirol und Salzburg, Steiermark, Kärnten und Krain*, 14. Aufl., Leipzig 1870; H. Noé, *Ampezzo und seine Dolomiten*, Klagenfurt 1880.
- 13 Baedeker, *Südbayern, Tirol und Salzburg*, 20. Aufl. 1882, 25. Aufl. 1892, 34. Aufl. Aufl. 1910 und 36. Aufl. 1914.
- 14 Vgl. E. Amthor, *Selbstbiographie*, Gera 1879, S. 30, 39.
- 15 Baedeker, *Österreich*, 1846, S. 99; Baedeker, *Österreich*, 1962, S. 123.
- 16 Baedeker, *Südbayern, Tirol etc.*, 1874, S. 212.
- 17 Baedeker, *Südbayern, Tirol etc.*, 1913, S. 297 (Schnellzug 3 1/4–4, Personenzug 4 1/2–6).
- 18 Baedeker, *Südbayern, Tirol etc.*, 1874, S. 264: Postomnibus verkehrte 2 Mal täglich; Baedeker, *Südbayern, Tirol etc.*, 1913, S. 490. Noch schwieriger ist die Nachrechnung der Gehzeiten für beide Streckenabschnitte, nur Details sind greifbar etwa: von Schönberg und Stephansbrücke bis zum Brenner-Posthaus waren sechs Stunden zügiges Gehen veranschlagt.
- 19 Baedeker, *Österreich*, 1862, S. 123.
- 20 Baedeker, *Österreich*, 1862, S. 145 auch noch Österreich 1873, aber nicht mehr Österreich 1910.
- 21 A. Hinrichsen, *Baedekers Reisehandbücher 1832–1844. Bibliographie der deutschen, englischen und französischen Ausgaben*, Holzminden 1981, S. 19–21, 54 Nicht uninteressant, dass bis 1864 Württemberg dabei war, 1872 Istrien (später mit der Bezeichnung Küstenland) dazukam, ab 1890 Nieder- und Oberösterreich. Auch im englischen Führer *The Eastern Alps* wurde ab 1891 Ober- und Niederösterreich behandelt. Französisch gab es diesen Detailführer gar nicht.
- 22 J. Rabl (Hg.), *Illustrierter Führer durch das Pusterthal und die Dolomiten*, Wien 1892.
- 23 Baedeker, *Österreich, Süd- und West-Deutschland*, 13. umgearb. Aufl., Coblenz 1868, S. 130.
- 24 Baedeker, *Österreich und Ungarn*, 16. neu bearb. Aufl., Coblenz, Leipzig 1873, S. 136.
- 25 Baedeker, *Österreich (ohne Galizien, Dalmatien, Ungarn und Bosnien)*, 28. Aufl., Leipzig 1910, S. 200.
- 26 Baedeker, *Südbayern, Tirol und Vorarlberg*, 16. neu bearb. Aufl., Leipzig 1874, S. 215.
- 27 Baedeker, *Südbayern, Tirol, Salzburg, Ober- und Niederösterreich, Steiermark, Kärnten und Krain*, Leipzig 1912.
- 28 So verlor etwa das nur einige Kilometer südlich von Gossensass liegende Sterzing durch die Eisenbahn seine Funktion für das traditionelle Fuhrmannsgewerbe samt relevanten Zulieferern; vgl. Baedeker, *Südbayern, Tirol und Salzburg*, 16. Aufl., Leipzig 1874, S. 215: «Vor Eröffnung der Bahn soll Sterzing an die 50 Hufschmiede besessen haben.»
- 29 Vgl. Baedeker, 6. Aufl., 1855, und 9. Aufl., 1860.
- 30 E. Amthor, *Tirolerführer, Reisehandbuch*, 2. Aufl., Gera 1869, S. 248–249.
- 31 Baedeker, *Südbayern, Tirol und Salzburg, Steiermark, Kärnten, Krain und Küstenland*, 18. Aufl., Leipzig 1878, S. 224; 1872 wird nur das Bräuhaus erwähnt, vgl. Baedeker, *Süd-Deutschland und Österreich*, 15. Aufl., Coblenz 1872, S. 375.
- 32 Baedeker, *Südbayern, Tirol und Salzburg, Ober- u. Nieder-Österreich, Steiermark, Kärnten und Krain*, 25. Aufl., Leipzig 1892, S. 235–236.
- 33 Baedeker, *Südbayern, Tirol und Salzburg, Ober- und Nieder-Österreich, Steiermark, Kärnten und Krain*, 34. Aufl., Leipzig 1910, S. 297–298; Landesverkehrsamt Tirol (Hg.), *Tiroler*

- Verkehrsbuch*, Innsbruck 1903, S. 72; Baedeker, *The Eastern Alps including the Bavarian Highlands, Tyrol, Salzburg, Upper and Lower Austria, Styria, Carinthia, and Carniola*, 12. Aufl., Leipzig, London, New York 1911, S. 299.
- 34 H. Noé, T. Grubhofer, *Gossensass – Blätter der Erinnerung an die Gletscherwelt Tirols* (= Elmenreich's Bücher aus Tirol 1), Meran 1888; H. Noé, *Gossensass. Blätter der Erinnerung an die Gletscherwelt Tirols*, Illustrationen von Tony Grubhofer und Ernst Platz, 2. Aufl., Meran 1899; L. Schwärzler, *Gossensass, Tirol – Sommer- u. Winterkurort*, Bozen 1905; L. Schwärzler, *Neuester Führer des Sommer- und Winterkurortes Gossensass am Brenner, Tirol, enthält für Kurgäste und Touristen alles Wissenswerte über den Ort, Sehenswürdigkeiten, Ausflüge, Bergtouren, Übergänge etc.*, Gossensass 1911.
- 35 Noé (wie Anm. 34), S. 23.
- 36 Tiroler Verkehrsbuch (wie Anm. 33), S. 72.
- 37 Noé/Gossensass 1899 (wie Anm. 34), S. 94.
- 38 P. Nahm et al., *Baedeker Allianz Reiseführer Südtirol-Dolomiten*, 5. Aufl., Ostfildern, 2000, S. 136–137. Vgl. auch die Internetseiten: <http://www.gossensass.org/> (Tourismusverein Gossensass), <http://www.suedtirolerland.it/suedtirol/> (Landestourismusverband Südtirol), <http://www.dolomiti.it/ger/zone/isarco/colle.htm> (offizielle Webseite der Dolomiten) – alle per 22. 9. 2003.
- 39 Amthor (wie Anm. 30), S. 294–295, 320–322.
- 40 Verkehrsbuch 1903, S. 92, Fahrplan
- 41 Baedeker, *Südbayern, Tirol und Vorarlberg*, 15. Aufl., Leipzig 1872, S. 398.
- 42 Baedeker, *Südbayern, Tirol*, 18. Aufl., Leipzig 1878, S. 308.
- 43 Baedeker, *Südbayern, Tirol und Salzburg, Ober- u. Nieder-Österreich, Steiermark, Kärnten und Krain*, 25. Aufl., Leipzig 1892, 351.
- 44 Vgl. dazu H. Heiss, *Grandhotel Toblach. Pionier des Tourismus in den Alpen*, Wien 1999.
- 45 Baedeker, 34. Aufl., Leipzig 1910, S. 465; Baedeker, 12. Aufl., Leipzig 1911, S. 471.
- 46 Baedeker, 34. Aufl., Leipzig 1910, S. 465.
- 47 Vgl. dazu die Internetseiten: <http://www.jugendherberge.it/> (Jugendherberge), <http://www.gustav-mahler.it/> (Gustav-Mahler-Musik-Wochen), <http://www.toblach.it/de/> (Gemeinde Toblach), alle vom 22. September 2003.
- 48 Baedeker, *Südbayern, Tirol, Salzburg*, 6. Aufl., Leipzig 1855; textgleich auch Baedeker, *Handbuch für Reisende in Deutschland und dem Österreichischen Kaiserstaate*, Coblenz 1846, S. 114.
- 49 Baedeker, *Handbuch für Reisende in Deutschland und dem Österreichischen Kaiserstaate*, Coblenz 1846, S. 116.
- 50 Baedeker, *Südbayern, Tirol und Salzburg*, Leipzig 1874.
- 51 A. Holzner, *Die Bewaffnung des Auges – Die Drei Zinnen oder Eine kleine Geschichte vom Blick auf das Gebirge*, Wien 1996.