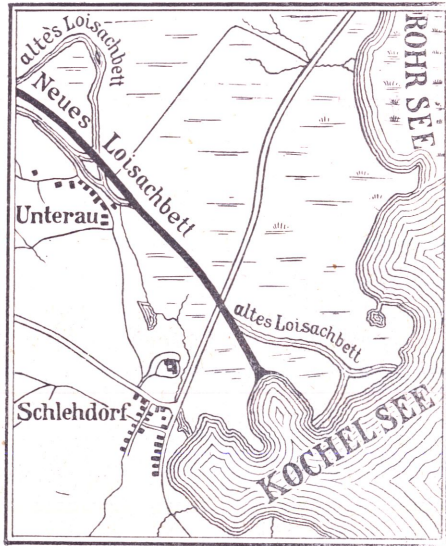


zugleich den See von Südwesten her. Auch sonst veränderte dieser gewaltige Gebirgsfluss in historischer Zeit sein Bett, und die alten Serpentinien dieses Gewässers mit ihren ehemaligen Flusserassen erinnern lebhaft an jene Laufveränderung (Siehe beigegebenes Kärtchen).



Infolge der oben angeführten Tatsache, dass der Loisachfluss ungeheuer viel Gerölle mit sich führt, was zu grossen Unträglichkeiten der früher sehr ausgedehnten Flossschiffahrt<sup>1)</sup> führte, musste dem Gedanken nahe getreten werden, diesen ungestümen Sohn der Berge etwas Einhalt zu tun. Schon im Jahre 1716 liess Kurfürst Max-Emanuel eine Korrektion des Flusses vornehmen, die jedoch sich nicht als gründlich genug erwies und infolgedessen nach einigen Jahren wieder den wilden Naturkräften preisgegeben war. Erst als mit der Errichtung der Eisenbahn nach Kochel und Partenkirchen der Flossschiffahrt eine ungeheuer grosse Konkurrenz geschaffen wurde, war man ernstlich dazu genötigt, wieder an eine Kanalisierung des Flusses zu denken, die auch in den letzten Jahren meisterhaft durchgeführt wurde. Man hatte hier ein

<sup>1)</sup> Siehe eingehend: Gruber Ch., die Bedeutung der Isar als Verkehrsstrasse, München 1890 S. 66 ff.