

IVS DOKUMENTATION

Pass dal Fuorn / OFENPASS



Inventari da las vias da comunicaziun istoricas da la Svizra
Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz
Inventaire des voies de communication historique de la Suisse
Inventario delle vie di comunicazione storiche della Svizzera
Bern 1994

IVS DOKUMENTATION

OFENPASS / Pass dal Fuorn

Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz

Inventaire des voies de communication historique de la Suisse

Inventario delle vie di comunicazione storiche della Svizzera

Inventari da las vias da comunicaziun istoricas da la Svizra

Bern 1994

Titelbild: Alter Ofenpassweg der Linienführung (III) unterbrochen von den Schuttmassen der im Ofenpassgebiet zahlreichen Geröllhalden.

Abbildungen, die nicht vom Verfasser aufgenommen wurden sind Reproduktionen mit Bewilligung des Eidgenössischen Archivs für Denkmalpflege 3000 Bern, oder des Kantonalen Tiefbauamts Graubünden 7000 Chur, des Kantonalen Staatsarchivs 7000 Chur, des Archivs der Chasa Jaura 7535 Valchava, des Wegmachers in Ova Spin.

Universität Bern
Geographisches Institut
Hallerstrasse 12
CH 3012 Bern

Hausarbeit am Geographischen Institut im Studienfach (SLA) Geographie

Verfasser: Gottschalk Fadri, 7530 Zernez

Betreuer: Prof. Dr. Klaus Aerni
Geographisches Institut
Abteilung Kulturgeographie

Dr. Urs A. Müller
IVS Bern

Besonders möchte ich mich bei folgenden Personen und Institutionen für die Unterstützung bei meiner Hausarbeit bedanken:

Prof. Dr. Klaus Aerni Geographisches Institut, Universität Bern
Dr. Urs A. Müller IVS Bern
Pfarrer H. P. Schreich Sta. Maria i. M.

Eidgenössisches Staatsarchiv für Denkmalpflege, Bern
Staatsarchiv Graubünden, Chur
Kant. Tiefbauamt Graubünden, Chur
Kantonsbibliothek, Chur
Rhätisches Museum, Chur
Archiv der Gemeinde Zernez/Tschierv
Archiv Chasa Jaura, Valchava

Inhaltsverzeichnis

	Seite	Abb.	Karte
1. Einleitung	3		
2. Zur Geschichte des Ofenpasses	4		
2.1. Urgeschichtliche Besiedelung des Ofenberges und des Münstertales	4	1-8	1
2.1.1. Fundstelle: Muotta Chastè	4		
2.1.2. Fundstelle: Ils Cuvels Ova Spin	6		
2.1.3. Fundstelle: Cuvel zoppà Tschierv	9		
2.1.4. Fundstelle: Val Mora	10		
2.1.5. Allgemeines zur Besiedelung des Münstertales in vorrömischer Zeit	11		
2.2. Der Ofenpass als bedeutender Ort der Sömmerung	13		2
2.3. Der Bergbau am Ofenpass	15		3-4
2.3.1. Einführung	15		
2.3.2. Die Epochen des Bergbaus am Ofenpass	16		
2.3.3. Die Münstertaler Bergwerke	18		
2.3.4. Uebersichtskarten des Bergbaus am Ofenpass	19		
2.4. Die radikale Waldnutzung am Ofenpass vom 14. bis 19. Jahrhundert	21	9	
2.5. Der Ofenpass als Teil des Schweizerischen Nationalparks	23		
2.6. Das Projekt Ofenbergbahn	24	10-14	5-6
2.7. Die Geschichte der Ofenbergstrasse im allgemeinen	49	15-24	7-16
2.7.1. Geschichte des Namens Ofenpass/Pass dal Fuorn	49		
2.7.2. Aspekte aus der Geschichte der Ofenbergstrasse	50		
2.7.3. Reiseberichte	67		
2.7.4. Historische Karten	69		
3. Kartierung, Beschreibung und Bilddokumentation der alten Ofenbergstrassen (Legende zu den Feldkarten 3.1-3.18)	100a1-a3		
3.1. Feldkarte 1: Zernez (GR 65.1.)	100	25-29	
3.2. Feldkarte 2: God da las Chasettas (GR 65.2)	106	30-36	
3.3. Feldkarte 3: Prada da Laschadura-Taglieda (GR 65.3)	113	37-42	

	Seite	Abb.
3.4. Feldkarte 4: Taglieda-Champsech (GR 65.4.)	120	43-46
3.5. Feldkarte 5: Champlönch, Las Crastatschas (GR 65.5.)	125	47-53
3.6. Feldkarte 6: Badachül, Las Crastatschas, IlFuorn (GR 65.6.)	131	54-57
3.7. Feldkarte 7: God sur Il Fuorn, IlFuorn (GR 65.7.)	135	58-66
3.8. Feldkarte 8: Lingia Lungia-Stabelchod (GR 65.8.)	142	
3.9. Feldkarte 9: Plan Crastalöz-Buffalora (GR 65.9.)	143	67-69
3.10. Feldkarte 10: Chaldera da Buffalora-Süsom Givè (GR.65.10)	147	70-74
3.11. Feldkarte 11: Plaun dals Bovs-Prazos (GR 65.11.)	152	75-81
3.12. Feldkarte 12: Tschierv (GR 65.12.)	159	82-86
3.13. Feldkarte 13: Tschierv Orasom-Fuldera Daint (GR 65.13.)	166	87-91
3.14. Feldkarte 14: Fuldera (GR 65.14.)	173	92-98
3.15. Feldkarte 15: Valchava (GR 65.15.)	180	99-102
3.16. Feldkarte 16: Sta. Maria (GR 65.16.)	185	103-111
3.17. Feldkarte 17: Chasseras-Chassellas (GR 65.17.)	194	112
3.18. Feldkarte 18: Müstair (GR 65.18.)	196	113-120
4. Besprechung der Ergebnisse	206	
5. Ils böts da l`IVS e discussiun dals resultats	207	
6. Quellen zur Verkehrsgeschichte des Ofenpasses	208	
6.1. Kartographische Quellen	208	
6.2. Literatur	209	
7. Abbildungs-, Karten- und Feldkartenverzeichnis		
	214	

1. Einleitung und Fragestellung

„ Die vielen Reisenden, die alljährlich über den Ofenpass (Pass dal Fuorn) nach Italien fahren, sind sich wohl schwerlich bewusst, dass sie die lange Fahrt kaum merklich südwärts bringt; St. Moritz und Bolzano, oder Zernez und Merano liegen etwa auf derselben geographischen Breite. Die Passstrasse aus dem Engadin über den Ofenberg ins Alto Adige trägt nicht den Charakter des Gotthard oder Brenner, die auf kürzestem Weg Nord und Süd verbinden. Ihre Bedeutung liegt in der inneralpinen Verbindung der bündnerischen Längstäler und Querpässe mit dem Veltlin über das Wormserjoch, vor allem aber mit dem Vintschgau und dem Südtirol bis ins Venetianische. Schon im Mittelalter wurde diese Bedeutung des Ofenberges als rascher Verschiebungsweg für Truppen erkannt, besonders im Zusammenhang mit Wormserjoch, Stelvio und Reschenscheideck.

Heute nimmt der Ofenberg im Touristenverkehr wieder dieselbe Rolle ein, die er militärisch vom Mittelalter bis in die Neuzeit spielte. Er verbindet die Fremdenverkehrszentren Graubündens mit dem Südtirol, St. Moritz und Davos mit Merano und Bolzano. Daneben erschliesst die Postverbindung den vielen Besuchern den zentralen Teil des Schweizerischen Nationalparks. Das auf der Südabdachung der Alpen gelegene Münstertal wird durch die Passstrasse an die übrigen Kantonsteile gebunden, vor allem an das ihm sprachlich und kulturell verwandte Engadin.“ So leitet Hans Hösch 1950 die „ Dokumentation Ofenberg “ der Eidgenössischen Postverwaltung ein.

Das Ziel dieser Ofenpass-Dokumentation ist es, einerseits die vorhandenen verkehrshistorischen Grundlagen zu bearbeiten und andererseits die Aufnahme durch Kartierung, Beschreibung und Bilddokumentation dessen, was im Gelände vom alten Wegnetz noch sichtbar ist. Dabei steht im geschichtlichen Teil der Arbeit die Frage nach der Bedeutung des Ofenpasses in der jeweiligen Zeit im Vordergrund. In diesem Sinne habe ich mich mit Aspekten, welche den Ofenpass und somit auch die Ofenpassstrasse geprägt haben, beschäftigt. Es sind dies: die Besiedelung des Ofenberges und des Münstertals, die Sömmerung am Ofenberg, die Gründung des Nationalparks, der Bergbau am Ofenpass, die Waldnutzung am Ofenpass im 17. , 18. und 19. Jahrhundert, die Ofenbergbahn und die allgemeineschichtlichen Aspekte der Ofenbergstrasse mit den dazugehörigen historischen Karten. Dieser erste Teil soll eine kurze, das Wichtigste zusammenfassende Bearbeitung der Geschichte des Ofenpasses sein. Parallel dazu erfolgte im zweiten Teil die Geländeaufnahme, welche die eigentliche Kernaufgabe dieser Arbeit ist und aus Kartierung, Beschreibung und Bilddokumentation des alten Ofenbergweges besteht. Um den gesamten Weg(Zernez-Müstair) von ungefähr 40 Kilometern möglichst genau zu inventarisieren, ist er in 18 Abschnitte (Feldkarten) aufgeteilt.

2. Zur Geschichte des Ofenpasses

Ich möchte an erster Stelle eine Mutmassung von Armon Planta zitieren, welche vielleicht zum besseren Verständnis der Geschichte von alpinen Verkehrswegen führt:

„Die urzeitlichen Pfade und Wege verbanden wie Wildwechsel zwei Punkte miteinander. So verlaufen z. B alle Wechsel einer Tränke sternförmig auf diese zu. Erst als der Mensch willentlich an den Bau von Wegen und Strassen ging, suchte er verschiedene, fast parallel verlaufende Wege aus Ersparnisgründen zu einem einzigen Weg zu vereinigen. Das geschah zumindest in den Alpen sehr wahrscheinlich erst in römischer Zeit“. Auch wenn die hier zitierten Wege am Ofenpass im Gelände nicht mehr zu finden sind, so gilt dieser Grundgedanke, wenn auch nicht im selben Masse, auch für das noch vorhandene alte Wegnetz, welches von verschiedener Seite beeinflusst wurde, wie z.B. vom Bergbau, von der Waldnutzung oder von der Sömmerung des Viehs im Ofenpassgebiet. In diesem Sinne werden zuerst solche allgemeinesgeschichtliche Aspekte und deren Einfluss auf das alte Wegnetz am Ofenpass thematisiert.

2.1. Die urgeschichtliche Besiedelung des Ofenberges und Münstertales

2.1.1. Muotta Chastè (Gde. Zernez)

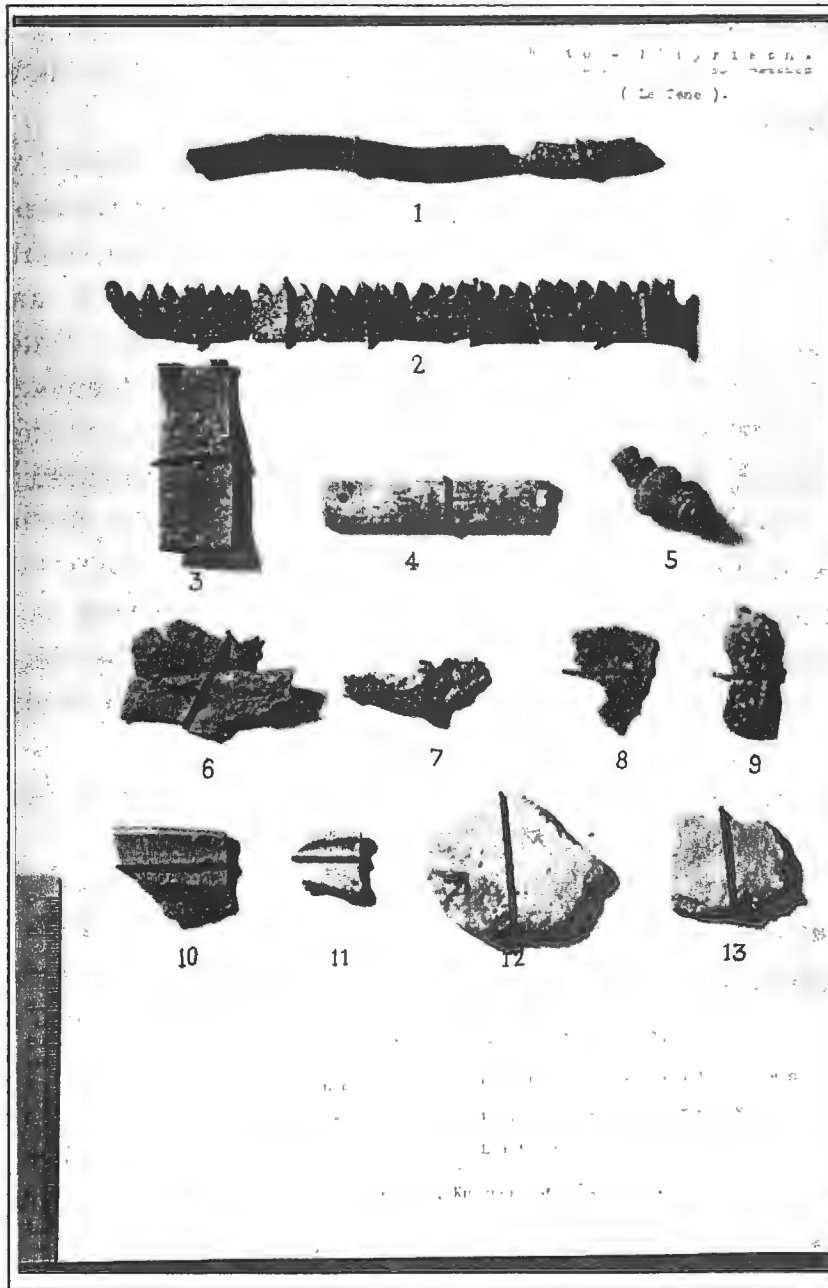
Zwischen *Spöl* und *Inn* liegt am Fusse des *Munt Baselgia*, östlich des Dorfes Zernez, ein heute vielfach terrassierter Hügel. Mit einer Höhe von 1580 m beherrscht er den Zugang zum Ofenpass. Auf der oberen, etwas gemuldeten Fläche wurden 1932 eine Zisterne im Nordostteil und eine Fläche von 3 auf 4 m in der Nordwestecke untersucht. Die Zisterne ergab keinerlei Funde. „ Sie muss als Sodbrunnen angesehen werden, dessen Zeitstellung zweifelhaft ist “ (H.Conrad 1940, 12).

In der Nordwestecke stiess man auf einen kleinen Wohnraum von Trapezgrundriss und auf einen Herd. In einer Brandschicht, welche den Herdboden bedeckte, kamen folgende Funde zu Tage: Tonscherben(10-13), ein gegossenes Bronzeband (2), Schalenstücke eines Schöpflöffels (3,6-9), ein Bronzeknopf und ein flacher Kochgegenstand (5,4). „ Die Siedlung Muotta Chastè gehört zur Kultur der Jüngereren Eiszeit “ (G.v. Merhart, Anzeiger für Schweiz. Altertumskunde 1934, 1.)

(Siehe auch Seite 11: Uebersichtskarte der Siedlungsfundstellen)

Abb. 1

(Funde von Muotta Chastè: Phot. Pedrett)



2.1.2. Ils cuvels bei Ova Spin(Gde.Zernez)

250 m nordöstlich der Einmündung der *Ova Spin* in den *Spöl*, zirka 500m westlich der Ofenpassstrasse und gegenüber Marangun Grimels, liegt in tuffähnlichen Raiblerschichten ein rund 50 m langer, mächtiger Abri (Felsüberhang). In seinem nordwestlichen Teil, wo sich eine Höhle von 12m Breite und 7m Tiefe befindet, verläuft er wahrscheinlich weiter.(H.Conrad 1940: 27), (Abb.2).

In der Höhle, in welcher die erste Grabung vorgenommen wurde, fanden sich Spuren von Kulturschichten. Im südwestlichen der beiden 3 bis 4 m tiefen Sondiergräben, im überragenden Felsschirm, fand man neun übereinander liegende Kohleschichten (H.Conrad1940:28),(Abb.3.). Die oberen Schichten enthalten viele angebrannte Holzstücke, wenig Knochen und eine Platte aus kristallinem Schiefer. Unter einer 50 cm dicken Schicht aus Schuttüberlagerung mit vielen kleinen Steinen folgt eine schwarze Schicht, welche Holzkohle und sehr viel Knochensplinter enthält. Besonders in der Nähe der Felswand waren ganze Knochenhaufen zu finden (Kieferstücke: des Rindes, der Gemse, des Schweins, kleinerer Raubtiere, von Nagetieren und Knochen von Vögeln). Wichtig sind die Tonscherben von verschiedenen Gefässen primitiver Art (Abb.4). In anderen Schichten wurden unter zahllosen Knochensplintern, die oft Schlagspuren aufweisen, mehrere Steinbockzapfen gefunden, dazu noch zwei feingeschliffene Knochenahnen und ein Stück Röhrenknochen mit einem Feuersteinsplinter (Abb. 5).

Weiter wurden zwei miteinander zusammenhängende Feuerstellen in der Nähe des Höhleneingangs gefunden (H.Conrad 1940: 29), (Abb.6).

Aus dem Umstand, dass sich in der siebenten Schicht das zahme Schaf befand, kann man schliessen, dass es sich nicht nur um ein Jägerrefugium, sondern um die Siedelung eines Hirtenvolkes handeln muss. Die Knochen des Schafes, Rindes, Schweines und Hundes gehören ausschliesslich Vertretern kleiner Rassen an, ähnlich denjenigen der Pfahlbauzeit. Neben den Resten einer Feuersteinfeilspitze fand sich ein weiterer kleiner Splinter und der Abdruck eines dritten. „ Dieses Stück ist ein Unikum in der Schweiz. Die Vermutung, dass wenigstens die untersten Schichten dieses Fundortes neolithisch sein könnten, ist deshalb berechtigt “ (25. Jb. SGU. 1933, S. 133.).

Abb. 2

(Ils cuvels Ova Spin, Phot. Campell und Conrad)

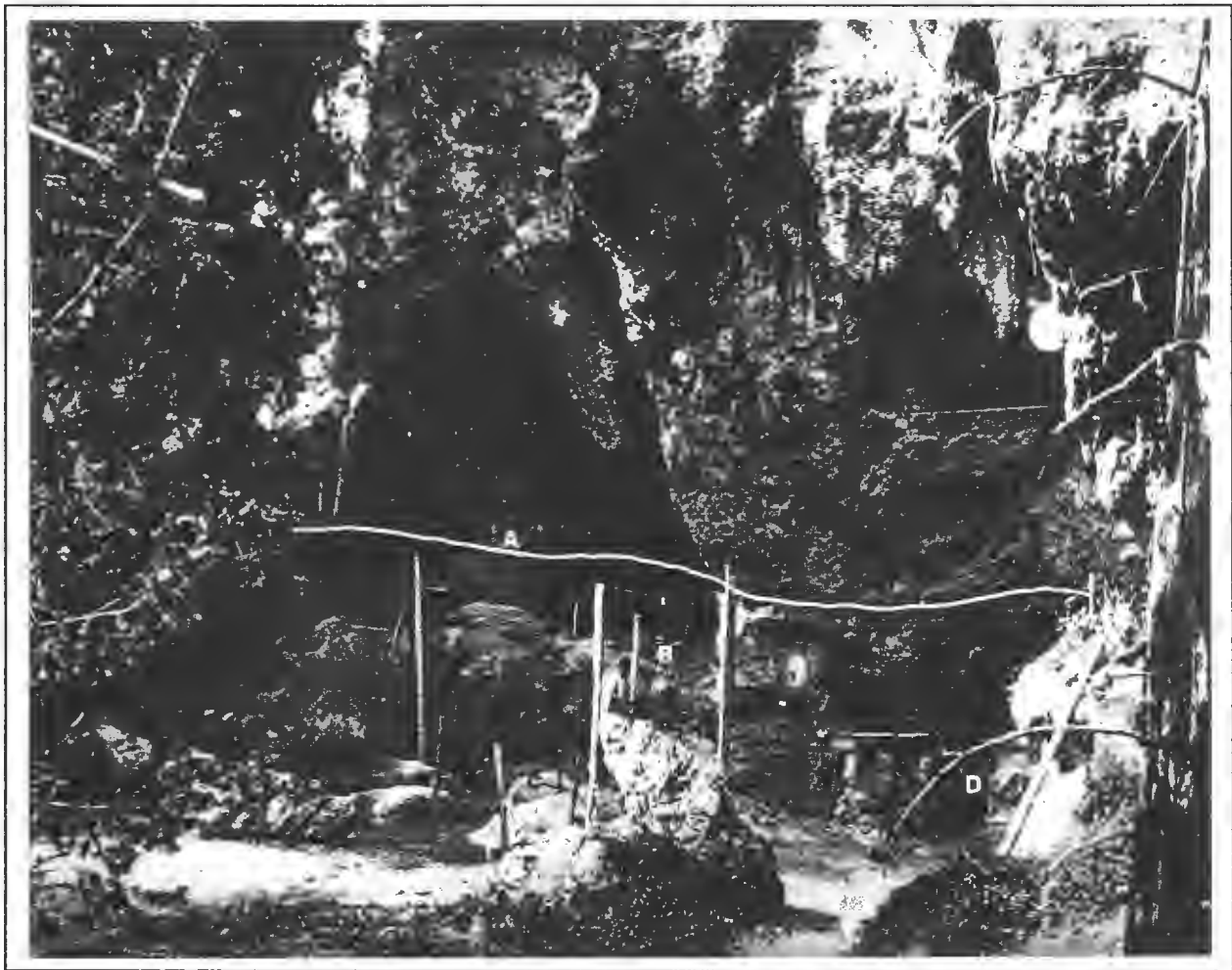
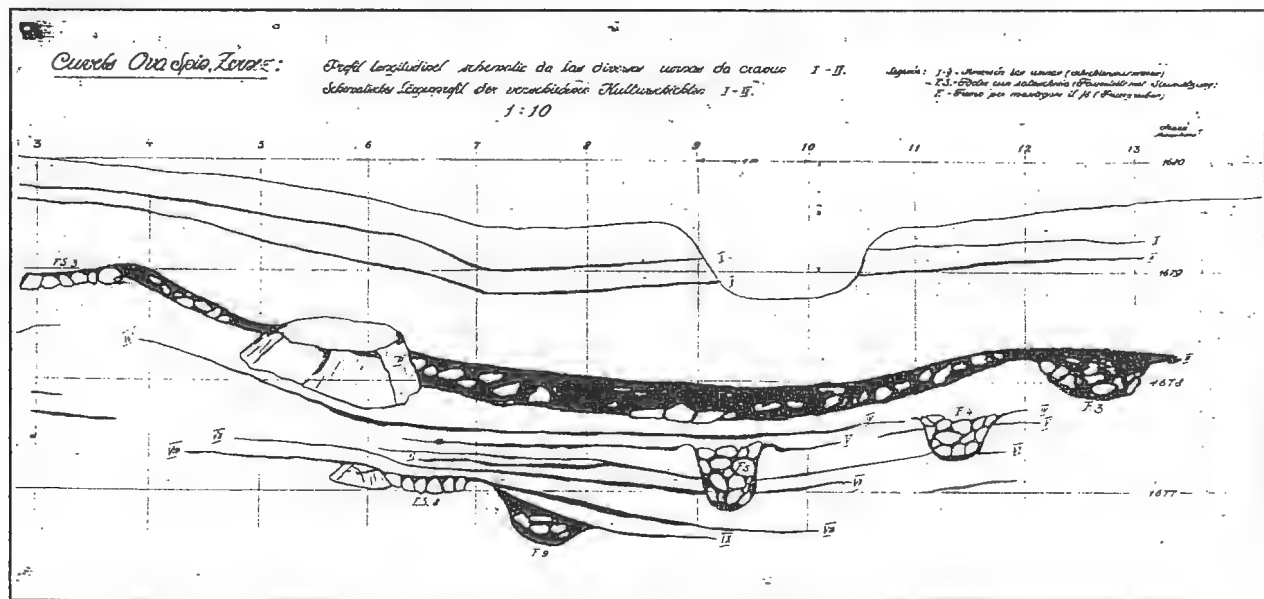


Abb. 3 (Profil der Kulturschichten 1-10)



(Längsprofil, Planbeschriftung in romanischer Sprache, Zeichnung: Campell)

Abb. 4

(Tonscherben, Phot. R. M.)

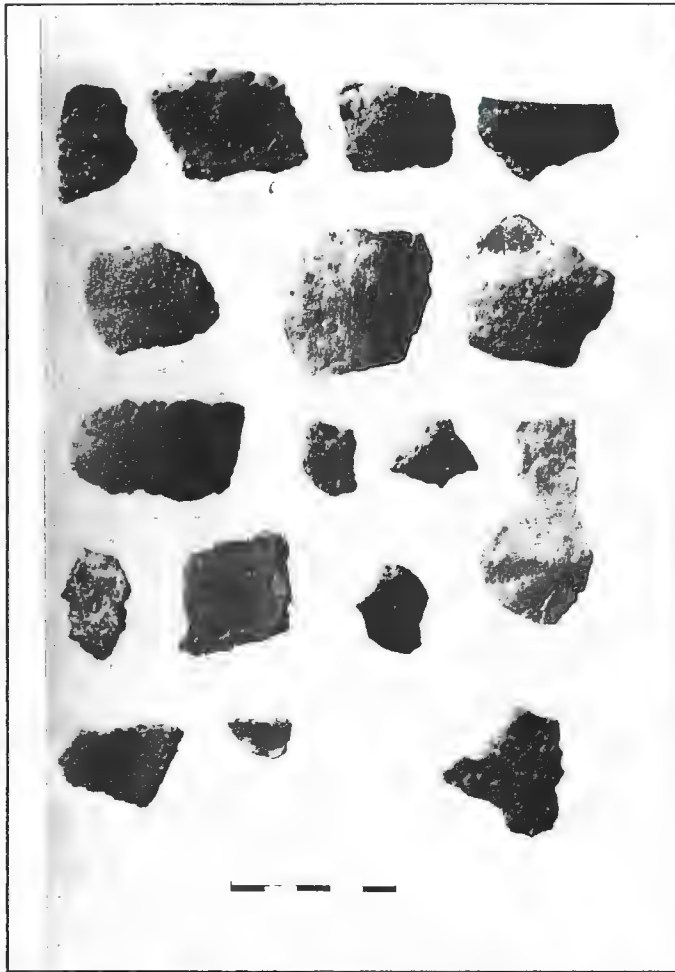


Abb. 5 (Knochen, Keramik, Phot. Pedrett)

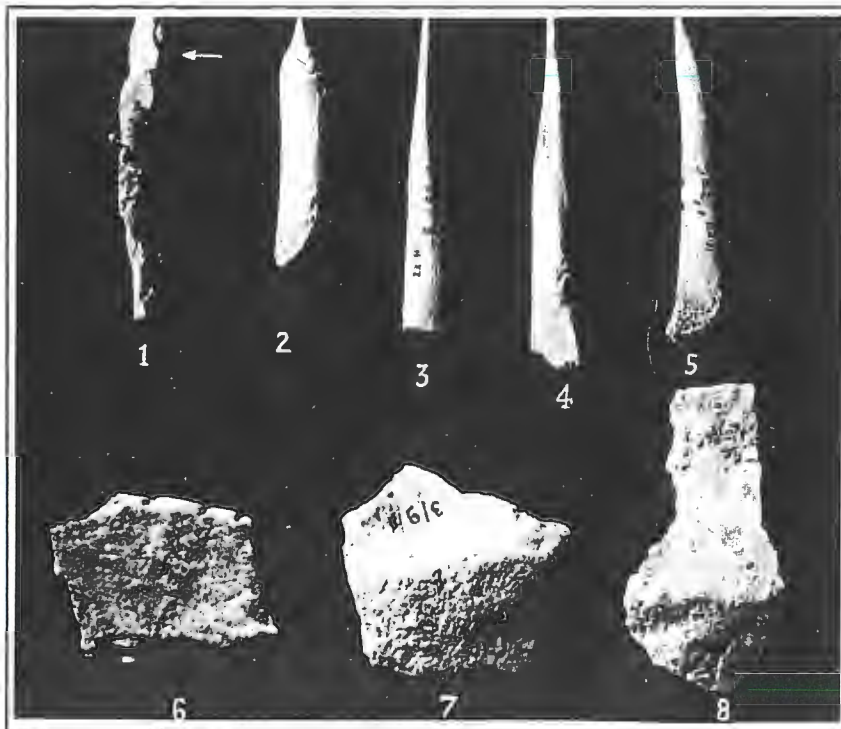
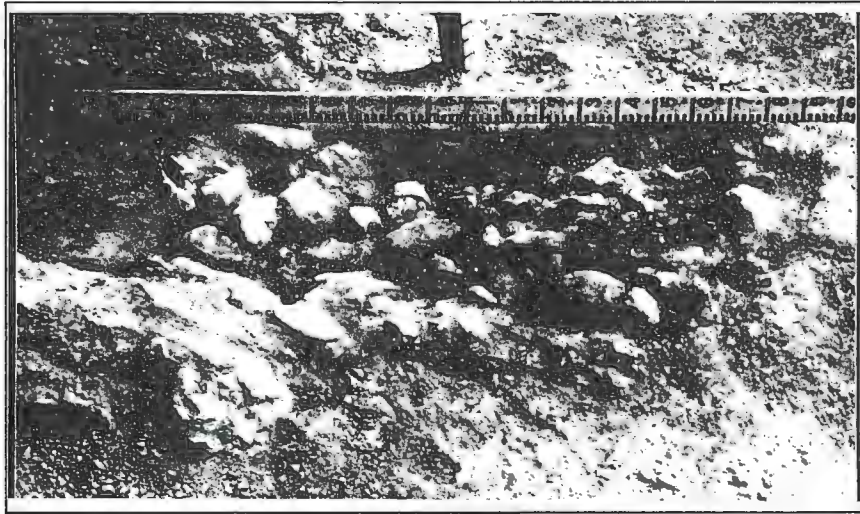


Abb. 6

(Feuergrube und Herdstelle, Phot. Campell)



2.1.3. Cuvel zoppà (Gde. Cierfs)

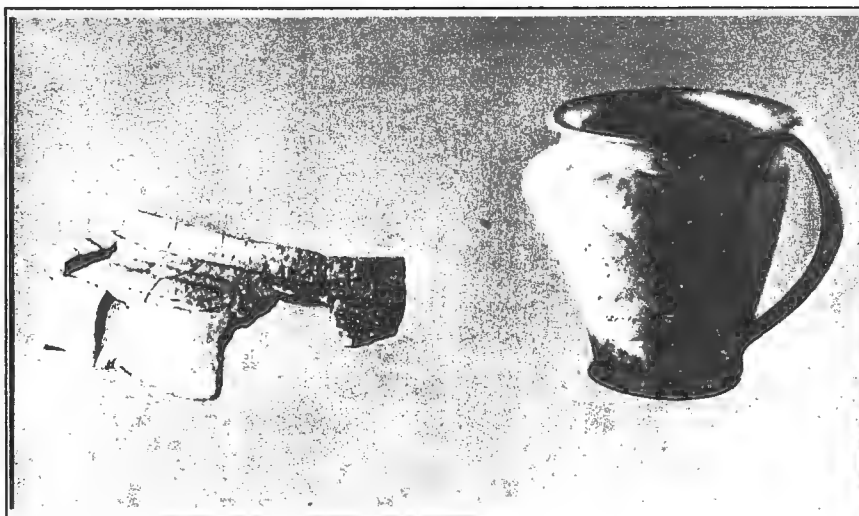
(Versteckte Höhle , Tschierv)

Ungefähr 200 m westlich des Signals Urezzi (2250) befindet sich die genannte Fundstelle „Cuvel zoppà“ (Versteckte Höhle). Sie liegt am oberen Waldrand und ist sehr windgeschützt, gegen Süden orientiert, mit Ausblick auf das Münstertal und die Ortlergruppe. In einer Kohleschicht wurden 1930 und 1931 verschiedene Stücke eines handbearbeiteten Topfes gefunden (Abb. 7).

„Dieser Topf ist der Hallstattkultur zuzuweisen.“ (H.Conrad 1940, 16)

Abb. 7

(Pedrett 1931)



2.1.4. Val Mora (Gde. Müstair)

Auf einer Jagdtour in das Val Mora 1930 fand der Jäger Malgeritta aus Müstair am Nordhang des Piz la *Mon` Ata* in ungefähr 1970 m Höhe ein Bronzemesser. Das sehr gut erhaltene Fundstück gehört der Urnenfelderzeit an.

Im unteren Inntal sind Stücke ähnlicher Art schon mehrfach gefunden worden (H.Conrad 1940, 22).

Abb. 8 (Bronzemesser, Phot. Pedrett)



Dieses Bronzemesser beweist die bronzezeitliche Benützung des Ueberganges von Val Mora über S. Giacomo di Fraele nach dem oberen Veltlin, sei es vom Ofenpass, von S-charl oder vom oberen Etschtal her. (Jb. SGU. 1932, S. 29.)

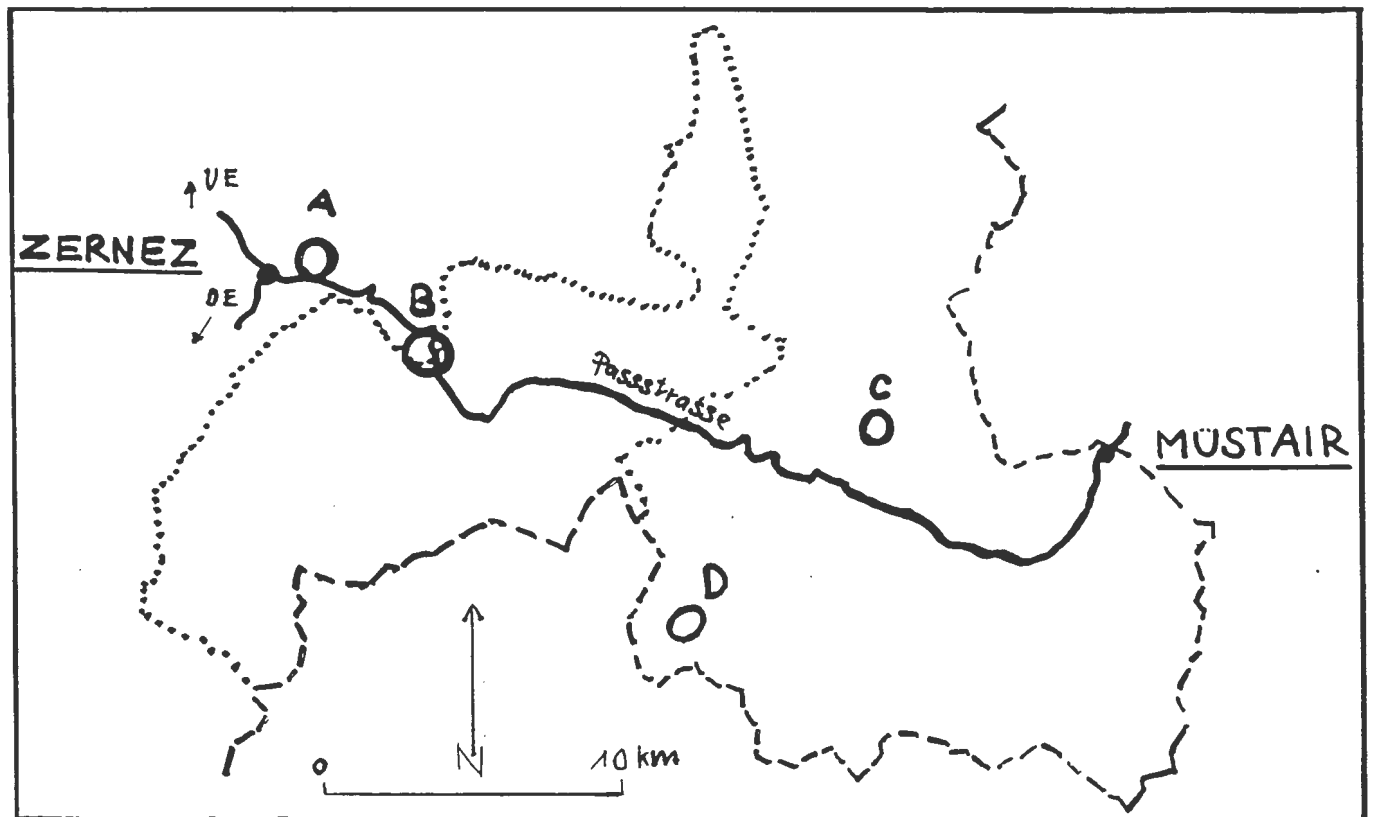
2.1.5. Allgemeines zur Besiedlung des Münstertals in vorrömischer Zeit

In vorrömischer Zeit wurde das Münstertal (Val Müstair) von den Rätiern bewohnt. Ob vorher ein anderes Volk hinkam und es besiedelte, weiss man nicht. Auch von den Rätiern weiss man nicht viel, man kennt auch ihre Sprache nicht genau. Eine alte Sage erzählt, sie hätten zum Stamme der Etrusker gehört, welche im heutigen Italien wohnten. Als diese von wilden Galliern unterworfen wurden, sei ein grosser Teil unter der Führung des Rätus ausgezogen und habe das Alpenland zwischen der Donau und den Seen von Oberitalien, dem Gotthard und dem Brenner besetzt. Die neuere Forschung, die sich auf die Resultate der Archäologie, der Geschichts- und Sprachwissenschaft stützt, ist der Ansicht, die Rätier seien aus mehreren Volksstämmen zusammengesetzt gewesen und seien zu einem kleinen Teil aus Ligurien, zum grösseren Teil später aus Illyrien nach Rätien eingewandert. Somit wären es die Rätier, welche auch das Münstertal besiedelten. Ihre nächsten Verwandten sind im Engadin, im Veltlin, im Tirol, im Vintschgau und im Venetianischen zu suchen (Puorger 1955, Ofenpassdokumentation der eidgenössischen Postverwaltung, 24.) Was bot das Münstertal den Einwanderern, was lockte sie an? Einen guten Boden und ein günstiges Klima zur Betreibung von Viehzucht und Ackerbau. Es wurde auch nach Erzen gegraben, so am Ofenberg (siehe Kapitel 2.3.) und in der Calvenschlucht zwischen Taufers und Glurns (Südtirol). Vielleicht kamen die Leute wegen des Bergbaus hin, möglich, dass sie zur Bewachung der Pässe dorthin versetzt wurden. Von diesen spielte namentlich der Umbrail eine wichtige Rolle. Er war die kürzeste Verbindung zwischen der Lombardei einerseits und dem Vintschgau und dem Tirol andererseits. Oder sie liessen sich dort nieder, weil sie neben der Landwirtschaft mit dem Warentransport und dem inneralpinen Handel noch etwas verdienen konnten. Der untere Teil des Tales, also Müstair, wurde von den Klosterleuten besiedelt. Die Güter dort herum gehörten weitgehend dem Kloster, und darauf arbeiteten seine Zinsbauern, welche zu noch bescheidenerem Wohlstand als die Einwohner des oberen Tales kamen (Puorger 1955, Ofenpassdokumentation der eidgenössischen Postverwaltung, 26). Die eigentliche dokumentierte Geschichte des Münstertals beginnt erst mit der Gründung des Klosters, welches in den Jahren 780-785 erbaut wurde.

Karte 1

Übersichtskarte der Siedlungsfundstellen

(Grundlage: Schulkarte Graubündens, Massstab 1: 250 000)



A: Muotta Chastè

B: Ova Spin

C: Cuvel zoppà Tschierv

D: Val Mora

..... Nationalparkgrenze

- - - Landesgrenze

—— Passstrasse

2.2. Der Ofenpass ein bedeutender Ort der Sömmerung für das Vieh der Gemeinde Zernez

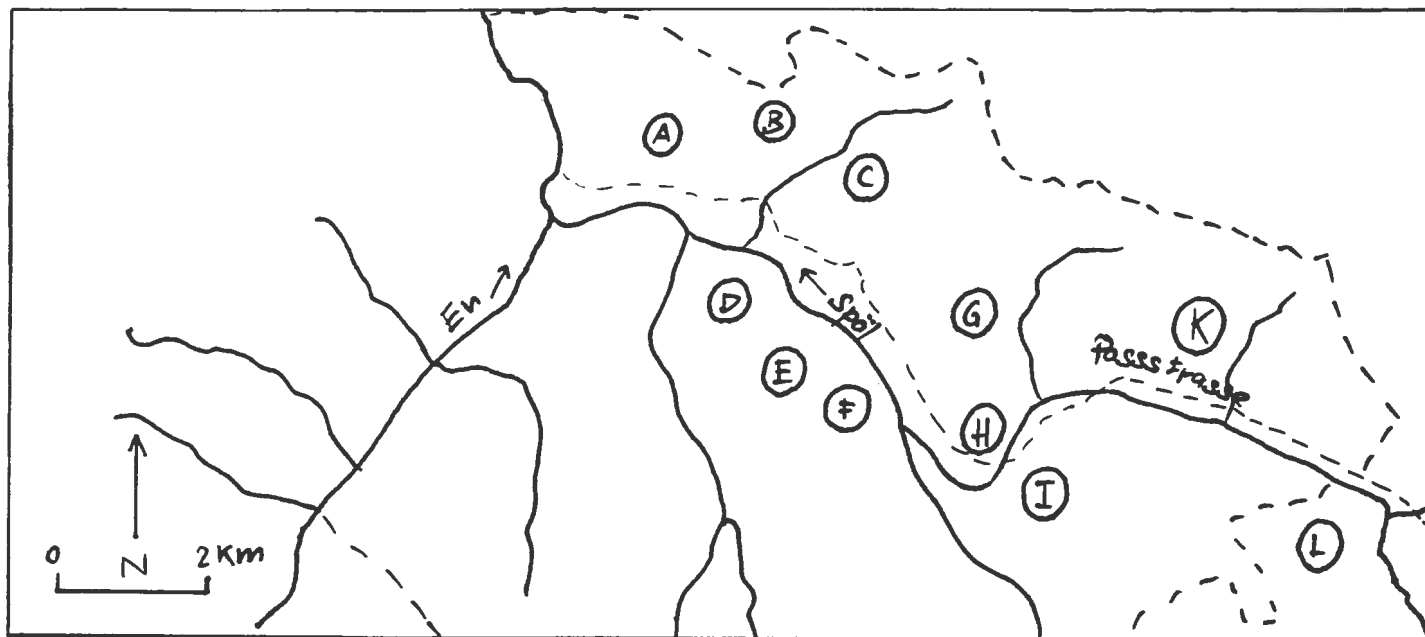
„Il mantegnimaint da la via aint da Valdera (Val dal Fuorn) vain delegià a las terzas (Terzale).“

Der Strassenunterhalt auf dem Ofenberg steht unter Aufsicht der Alpmeister der Alpen des Ofenpasses, die Alpmeister sind auch für deren Organisation und Durchführung verantwortlich. (Dr. A. Schorta 1986, *Istorgia da las alps da Zernez; Funtanas da dret da l'Engiadina*, vol. 4, Indices p. 355 s. v. 389 s. v. Landstrasse, Weg.). Weiter, schreibt Schorta, sei die Ofenbergstrasse gleichzeitig auch Verbindungsstrasse für die Bestossung der Alpen: Terza, Murtèr, Praspöl, Laschadura, Ivrainna, Grimmels, La Drossa, Stabelchod, La Schera, Buffalora und Alp dal Gal. Allein die grosse Anzahl Alpen auf engem Raum weist auf die Bedeutung der nördlichen Ofenpassgend als Alpengort für die Gemeinde Zernez hin, aber auch die Tatsache, dass der grösste Teil der Bevölkerung Zernezs von der Landwirtschaft lebte, und somit oft mit Alparbeiten beschäftigt war („Lavur da cuolmen“, Schorta 1986, 75), zeugt von der grossen Bedeutung der nördlichen Ofenpassgend für diese Gemeinde. In Schortas „Istorgia da las Alps da Zernez 1987“ erfährt man dementsprechend auch, wie minutiös das Weiderecht und dessen Nebenerscheinungen, wie zum Beispiel Strassenunterhalt geregelt waren. Im 15. Jahrhundert, in der Phase der Erweiterung des landwirtschaftlichen Areals und der Intensivierung der Nutzung, war eine Zunahme des mit der Landwirtschaft in Zusammenhang stehenden Verkehrs am Ofenpass zu verzeichnen (Schlaepfer 1960, 75). An Alpen werden erstmals genannt: Buffalora 1434 (noch in Besitz von Tschier), Stabelchod 1421 und Grimmels 1551, (in dem Jahr mit 78-85 Kühen bestossen). Güter sind erstmals 1421 für Stabelchod, 1434 und 1469 für Buffalora und 1509 für Il Fuorn belegt (Gemeindearchiv S-chanf). Mit der Gründung des Schweizerischen Nationalparks 1914 verlor die Gemeinde Zernez das Weiderecht für die Alpen: *Terza, Murtèr, Praspöl, La Drossa, Grimmels, Stabelchod, La Schera und einen Teil der Alp dal Gal*, was den Stellenwert der Ofenpassgend als Sömmerungsort doch recht stark herabsetzte.

Karte 2

Uebersichtskarte der Alpen von Zernez auf dem Ofenpass:

(Siehe Nationalkarte Schweiz: Blatt 259 Ofenpass 1: 50 000
und Blatt 39 Flüelapass 1: 100 000).



- A Stabel da la Bescha
- B Laschadura
- C Ivrainia
- D Terza
- E Murtèr
- F Praspöl
- G Grimmels
- H La Drossa
- I La Schera
- K Stabelchod
- L Buffalora
- Gemeindegrenze von Zernez

2.3. Ueberblick des Bergbaus am Ofenpass

2.3.1. Einführung

Im Mittelalter und in der ersten Neuzeit war der gewerbliche Eisenbedarf noch so viel kleiner als heute und die ganze Erzförderung und -verarbeitung derart einfacher, dass bei den damaligen Transportmöglichkeiten kleine und kleinste Erzlager, landauf, landab zerstreut, einen Abbau durchaus rechtfertigen konnten, wobei bezüglich der Erze an vorderster Stelle der Gehalt an Eisen und die vom Chemismus abhängige Verhüttbarkeit eine Rolle spielten. Jedes dieser Bergwerke versorgte über die meist nahe gelegenen Hütten die umliegenden Gebiete mit dem im Gewerbe benötigten Eisen, wobei die Grösse des jeweiligen Versorgungsgebietes mit der Produktionskraft der Betriebe schwankte. Der Erzabbau erfolgte in allen Perioden des Bergbaus am Ofenpass nur mit einfachen Handwerkzeugen, gelegentlich mit Hilfe des Feuers, aber nie mit moderner Sprengtechnik; dies gilt übrigens für das ganze Alpengebiet (Schlaepfer 1960, 6). In ähnlicher Weise erfolgte die Verarbeitung der Erze mit sehr einfachen Mitteln und in viel kleinerem Massstab als seit Beginn der Industrialisierung. Massgebend für die Lage der Hütten war neben der Lage der Eisenerzvorkommen zunächst nur das Vorhandensein grosser Wälder zur Versorgung mit Holzkohle als Heiz- und Reduktionsmittel in Schmelze und Schmiede. Da sich der Transport der Erze in verschiedener Hinsicht bequemer gestaltete als der von Holzkohle, wurde meist das Erz zur Kohle gebracht. Bereits im 12. und 13. Jahrhundert kam die Abhängigkeit von der Kraft eines fliessenden Gewässers dazu, da angesichts der wachsenden Grösse der Schmelzöfen und der Verbesserung der Gebläse die Anwendung der Wasserkraft zu dessen Betrieb üblich wurde. Von diesem Zeitpunkt an lagen die Hüttenwerke also an den Talgewässern und zur Sicherung der Holzversorgung, wie am Ofenpass, oft fernab von dicht besiedeltem Gebiet (Schläpfer 1960, 7).

Der Bergbaubetrieb am Ofenpass dauerte vom Anfang des 14. Jahrhunderts bis zum Ende des 17. Jahrhunderts. Allgemein wird diese Zeit der Bergbauaktivitäten in vier Epochen eingeteilt.

Nach Schläpfer 1960, 150-152:

1. Epoche: Der Bergbau von Valdera/Bufalora (1332-1500, mit Unterbrüchen)
2. Epoche: Der erste Bergbau um Il Fuorn (1489-1497)
3. Epoche: Der zweite Bergbau um Il Fuorn (ca. 1560-1600)
4. Epoche: Der dritte Bergbau um Il Fuorn (1684-16..)

2.3.2 Die Epochen des Bergbaus am Ofenpass

2.3.2.1. Der Bergbau von Valdera/Buffalora (1332-1500)

Die ersten Nachrichten über die Bergwerke im Unterengadin entstammen dem 14. Jahrhundert. 1317 ist das Silberbergwerk in S-charl erstmals erwähnt worden. Am 25. November 1332 geschieht die erste überlieferte Verleihung des Bergwerks Valdera an eine Engadiner Familie. König Heinrich von Böhmen, Graf von Tirol, verleiht Conrad Planta und dessen Söhnen das Bergwerk Valdera. (Dat. Innsbruck, 25. November 1332. Original Chur , bischöfliches Archiv). (Schlaepfer 1960, 13).

„Wir Hainrich von Gottes gnaden König zuo Böheimb und zuo Polen, hertzog in Carnthen, Grafe zu Tyrol und zu Görtz, bekennen an diesem brieve, das wir mit ratt und willigen muthe verlihen haben an Conraden Planten.....das eisen perk.....“
(M. Burglechner 1621, 273 b).

Die Zuozer Familie Planta war politisch und wirtschaftlich während Jahrhunderten die führende Familie im Oberengadin und hatte während der ganzen Bergbauperiode auch einen entscheidenden Einfluss auf den Bergbau am Ofenpass(Schlaepfer 1960, 21). Die Grenzen der bischöflichen und gräflichen Territorialherrschaft am Ofenberg lagen nicht immer klar, dies geht aus den Urkunden des 14. Jahrhunderts hervor. Aus solchen Gründen kam es vor allem im 15. Jahrhundert immer wieder zu Konflikten zwischen bischöflicher und gräflicher Herrschaft (Schlaepfer 1960, 15).

Weitere Ereignisse:

- | | |
|---------|---|
| 1347 | Belehnung des Ritters Ulrich Planta und seiner Söhne durch die bischöflichen Vögte von Matsch |
| 1356 | Belehnung Ulrich Plantas und seiner Erben durch Ludwig Markgraf zu Brandenburg |
| 1470 | Klage Tirols gegen die Uebergriffe des Bistums Chur auf die Bergwerke |
| 1486 | Verhandlungen Chur/Tirol in Glurns, Schiedspruch Herzog Albrechts von Bayern |
| 1496 | Johann Planta gibt seine Bergwerkslehen an das Bistum Chur zurück |
| Spuren: | Bergwerk Munt Buffalora, Hüttenanlage: Ova dals Pluogls, Stabelchod, Schmiedstelle Fop Da Buffalora
(Schlaepfer 1960, 150) |

2.3.2.2. Der erste Bergbau um Il Fuorn(1489-1497?)

Die Gemeinde Zernez ist Lehensherrschaft und verleiht Sigismundus de Zenonbius von Bormio die Rechte zum Bau und Betrieb einer Schmelze. Die betreffende lateinische Urkunde ist im Gemeindearchiv von Zernez erhalten.

Weitere Ereignisse:

- | | |
|---------|---|
| 1490 | Bau der Schmiede La Drossa |
| 1496 | Prozess der Gemeinde Zernez gegen Zenori und dessen Erben |
| 1497 | Beschlagnahmung der Anlagen durch die Gemeinde ,
wahrscheinliches Erlöschen des Betriebs |
| Spuren: | Bergwerk Murtèras da Grimmels/Val Ftur(?)
Schmiede und Ofen La Drossa |

2.3.2.3. Der zweite Bergbau um Il Fuorn (ca. 1560-1600) (FuornI)

„Tatsächlich ist an einigen Orten in Rätien der Bergbetrieb begonnen, dann ausgesetzt und in unserer Zeit wieder aufgenommen worden, wie zum Beispiel ein Eisenwerk am Buffalora von den Zernetzern.“ So schreibt U. Campell 1572 in seiner „Raetiae Alpestris Topographica Descriptio“ (aus dieser übersetzt).

Wenn man annimmt, dass er seine Zeitangaben auf dieses Jahr bezieht, dann kann man daraus folgenden Schluss ziehen:

Zwischen 1560 und 1570 ist die Hütte von Il Fuorn von der Gemeinde Zernez neu errichtet worden. Damit ist der Ofen von Sigismondo gemeint, der nach dem Prozess gegen ihn der Gemeinde zugefallen war und dann nicht mehr lange betrieben wurde. (Schlaepfer 1960, 29)

Weitere Ereignisse:

- | | |
|------|---|
| 1577 | Pächter Giovanni Casello und Bernardo de Florino aus Bormio |
| 1580 | Verpachtung an J. Salis /Samedan |

1582	Travers/Zuoz als Teilhaber
1585	Caspere Fopulo/ Bormio als Unterpächter, bis 1603 noch verschiedene andere Teilhaber und Pächter
Reste:	Ofen und Schmiede Il Fuorn , Bergwerk Murtèras da Grimmels Schürfstellen Val dal Botsch, Bergwerke Valle di Fraele (Schlaepfer 1960, 152)

2.3.2.4. Der dritte Bergbau um Il Fuorn (1684-16..) (Fuorn II)

Im Gemeindearchiv von Zernez findet sich- als zweites und letztes bergbauliches Dokument- der Vertrag von 1684, der die Wiederinstandstellung der Schmelze und Schmiede (Fararetscha) auf Il Fuorn bestätigt. Vertragspartner waren die Gemeinde Zernez und Johann Planta Wildenberg, welcher dann auch Vater dieses letzten Gewerkes am Ofenberg war. Dieses kostspielige Unternehmen erfolgte natürlich nach Entdeckung 1684 der neuen, bei Scheuchzer erwähnten Eisenerzvorkommen, bei denen es sich um diejenigen von Murtèras da Grimmels/Ova Spin handelt. Ein Jahr später war die Wiederaufnahme des Ofens und der Schmiede abgeschlossen und der Hüttenbetrieb wurde wieder aufgenommen.

2.3.3 Die Münstertaler Bergwerke

Auch im Münstertal sind einzelne Orte bekannt, an welchen nachgewiesenermassen Bergbau betrieben wurde, oder wo Flurnamen auf einen solchen hinweisen(Piz Lad bei St.Maria oder Valbella in der Val Mora). Dem Münstertaler Bergbau im engeren Sinne darf nur eine sehr geringe Bedeutung zugemessen werden (Schlaepfer 1960, 20). Topographische Untersuchungen des Münstertaler Bergbaus fehlen weitgehend, was eigentlich Voraussetzung einer fundierten Erforschung des längst erloschenen Bergbaus wäre.

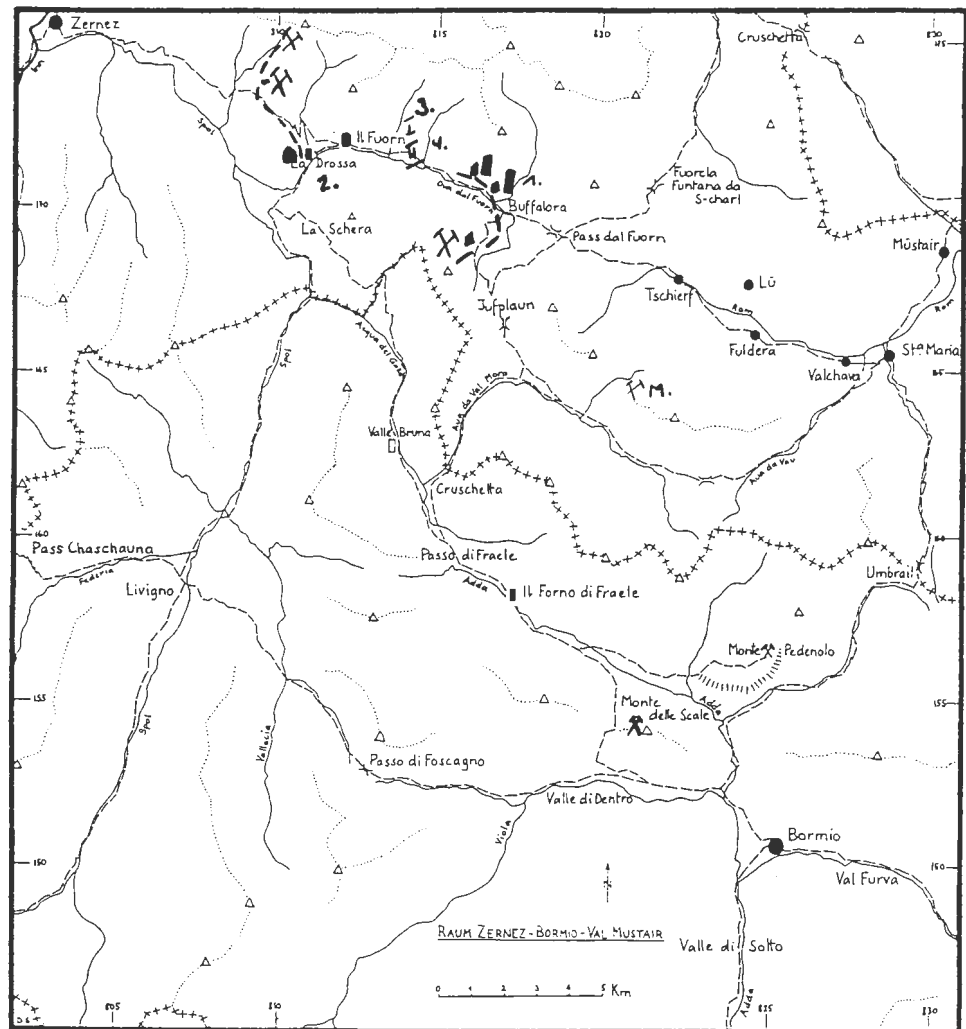
2.3.4. Uebersichtskarten des Bergbaus am Ofenpass

Karte 3 Uebersichtskarte der vier Bergbauperioden am Ofenpass

(nach Schlaepfer 1960, 36

Grundlage: LANDESKARTE DER SCHWEIZ 1 : 50 00

Blätter 12 18, 1219, 1239, 1239 bis).



Legende:

Gewässer ~

Berggrate Δ

Landesgrenze ++

Verkehrswege - - -

Siedlungen •

Ofen, Schmiede ■ ■

Rohstoffwege - - -

Bergwerke ✕

1.,2.,3.,4.: Standorte der vier Epochen des Bergbaus

M. Gesicherter Standort des Bergbaus im Münstertal

Karte 4. (Ausschnitt aus der Karte von J. J. Scheuchzer „Rhaetia Foederata cum Confinibus et Subditis suis Valle Telina, Comitatu Clavennensi et Bromiensi...“

In dieser Karte sind alle Bergwerke, soweit sie Scheuchzer bekannt waren, eingetragen. Das eine deutet Murterás da Grimmels an, das andere wäre in den Raum Val dal Botsch zu verlegen. Hier sind jedoch keine Gruben vorhanden, und weil die Karte starke Verzeichnungen (z. Bsp Ofenbergstrasse) aufweist, kann es auch das zweite Bergwerk von Grimmels oder das von Buffalora sein (Schläpfer 1960, 121).



- 1: Standort Bergbau Fuornl und Fuornll (siehe dazu auch Standorte 3 und 4 auf Karte 3, Seite 19)
 2: Standort Bergbau von Valdera/Buffalora (siehe dazu auch Standort 1 auf Karte 3, Seite 19)

2.4. Aspekte der radikalen Waldnutzung am Ofenpass in der Zeit des 14. bis 19. Jahrhunderts

Seit Mitte des 13. Jahrhunderts besitzt der Tiroler Landesfürst das oberste Verfügungsrecht über alle Wälder seines Territoriums, über das Recht der Gemeinden hinaus. Zu den Bergwerkverleihungen aus dem 14. Jahrhundert gehört immer auch „holz und wasser und alle andre recht“. Neben den zahlreichen Bergwerken und Schmelzöfen ist es vor allem die Saline zu Hall, die grosse Holz Mengen erfordert zur Eindampfung der gewonnenen Sole. Wahrscheinlich bereits im 14. Jahrhundert, sicher aber im 15. Jahrhundert, wird Holz auf dem Inn aus dem Engadin (bedeutend sind vor allem S-charl und „Valdera“) nach Hall unterhalb Innsbruck geflösst.

So ist im Engadin bereits im 14. Jahrhundert für den landesfürstlichen Bedarf Kahlschlag verübt worden (Schlaepfer 1960, 23). Zweifelsohne stand die Art und das Ausmass der Waldnutzung im Laufe der betreffenden Jahrhunderte in engem Zusammenhang mit der Erzverhüttung und Eisenbereitung. Die Nutzungsform, die nie einen Unterbruch erfahren haben dürfte, ist das Kohlebrennen für den Bedarf der Behausungen und Werkstätten im Tal und für den Handel, vor allem nach dem waldärmeren Oberengadin. Nutzholz hingegen holte man vor Bestehen der neuen Strasse kaum in dem entlegenen „Fulderatal“, ausser für den lokalen Bedarf. Immerhin wird schon in einem Vertrag von 1684 (Gemeindearchiv Zernez) dem Pächter der „Fararetscha“ verboten, Arven oder grosse Lärchen für Brennzwecke zu schlagen, was die Anfänge einer geordneten Waldwirtschaft auch in diesem Tal andeutet. Während diese beiden Nutzungsarten sich über den ganzen Zeitraum wohl etwa gleichblieben, dürften zwei weitere sich immer wieder abgelöst haben: Das Kohlebrennen für den Bedarf des Eisengewerbes und die Gewinnung von Grubenholz einerseits, der Holzexport nach Tirol mittels Flössen andererseits. Die alte Epoche des Holzflössens, auf der Grundlage des landesherrlichen Forstrechtes, war spätestens im 16. Jahrhundert zu Ende gegangen, teils infolge der Erschöpfung der Holzvorräte, teils durch den Widerstand der Gemeinden. Die Flösserei setzte nun unter neuen politischen und rechtlichen Voraussetzungen im 17. Jahrhundert (nach den Wirren) und vor allem im 18. und 19. Jahrhundert ein (Schlaepfer 1960, 46). Schlaepfer unterscheidet innerhalb dieser drei Jahrhunderte zwei bedeutende Holzschlagperioden: Eine erste im 17./18. Jahrhundert durch Sererhard belegt und beschrieben, und eine zweite, welche von vielen Holzverkaufsverträgen, die im Gemeindearchiv von Zernez zu finden sind, dokumentiert sind. Der letzte grossflächige Kahlschlag im Einzugsgebiet des Spöls erfolgte zwischen 1835 und 1846. In dieser Zeitspanne wurden rund 120 000 m³ im Gebiet *Las Crastatschas, La Drossa* und *und Val Spöl* genutzt (J. D. Parolini, Cratschla 1992/0, S. 51).

Sererhard, 1742:

„ An Holzungen hat Cernez rings um sich her den reichsten Überfluss, danach sie um beynahe hundert Jahr die Salzpflanze zu Hall in Tyrol aus ihrem Thal-Geländ mit Holz versehen haben. Die Herren zu Innsbruck haben jährlich 70-80 Tyroler Holzhacker hinaufgesandt, welche in so vielen Jahren ein unglaubliches Spatium Wälder,ausgerottet haben, in dieser Ordnung, dz sie jährlich einen gewissen Strich Lands vor sich genommen und alles niedergehauen und in flozbare Stük zerschroten und davon Haufen gemacht , zwischen welchen sie lange Tenne von drei zusammengefügtten glatten Hölzern verfertigtet , die vom Thal -Wasser an bis zu oberst der coacervirten Holzhaufen an der Bergseite hinreichten”

(Tenne : Hier ein anderes Wort für Triftklausen)

Mit den beschriebenen Schwellen oder Triftklausen wurde auch später, im 19. Jahrhundert, Holz geflösst (Schlaepfer 1960, 47). Die am besten erhaltenen Reste einer Schwelle befanden sich im hinteren Teil der Ebene von Buffalora (gegen Chanaletta). Durch eine Verbauung wurde der Jufplaunbach in dieses innere Becken der Alp abgelenkt und sein Wasser mit der etwa 30 m langen Schwelle aufgefangen.

Abb.9: Ueberreste einer Schwelle im hinteren Teil der Alp Buffalora (Chanaletta), heute im Gelände kaum mehr sichtbar. Hier erfolgte die Aufstauung des Jufplaunbaches (Ova da Jufplaun) (Photo Archiv Museum Chasa Jaura).



2.5. Der Ofenpass, das Herz des Schweizerischen Nationalparks

Die Schaffung des von der Ofenpassstrasse durchschnittenen Nationalparks entsprang der Sorge, dem Schweizervolke in irgend einem dazu besonders geeigneten Teil seines Wohnraumes, ein ausgedehntes Gelände für immer, in möglichst noch ursprünglichem Zustand, zu erhalten. Neben vaterländischen Beweggründen waren es sittliche, erzieherische und nicht zuletzt wissenschaftliche Erwägungen, welche die junge Naturschutzbewegung zu dieser vorbildlichen Tat leiteten. Unbedingter Schutz, sowohl der belebten als auch der unbelebten Natur, unter Ausschluss aller störenden, die Freizügigkeit von Pflanzen und Tieren hemmenden, menschlichen Einflüsse, sollte diese Gründung (erfolgte zwischen 1909 und 1914) auszeichnen.

(Brunies 1955, 21; Ofenbergdokumentation der eidgenössischen Postverwaltung)

Dieser vollständige Schutz der Natur verunmöglicht unter anderem eine willkürliche Benutzung der verschiedenen Wege auf dem Gebiet des Nationalparks. Betroffen von der strengen Parkordnung ist somit das ganze Gebiet des Ofenpasses zwischen Ova Spin und Buffalora. Das hat zur Folge, dass im obgenannten Teil des Ofenpasses nur die Kantonsstrasse befahren werden kann, während die übrigen Wege entweder unter vollständigem Schutz stehen, oder dann nur zu Fuss auf den entsprechend signalisierten Parkwegen benutzt werden können. Weiter bedeutet es, dass ausser der Kantonsstrasse und der Parkwege, alle anderen Wege keinen Unterhalt mehr geniessen. Die Trasses dieser Touristenpfade im Nationalpark entsprechen teilweise denjenigen der ehemaligen Saumpfade, ein Beispiel dafür ist der Teilabschnitt der alten Strasse zwischen Ova Spin und Il Fuorn . (Dazu siehe noch die betreffenden Feldkarten: 5, 6 und 7)

2.6. Projekt Ofenbergbahn

Auch die Ofenbergbahn wurde, wie die gesamte Ostalpenbahn, nie gebaut. Obwohl der erste Bündner Bundesrat Simon Bavier während seiner Amtszeit (1878-1882) sich stark für eine Ostalpenbahn durch Graubünden eingesetzt hatte, blieb es bei dem bekanntlich nicht eingelösten Ostalpenbahnversprechen.

Das Projekt des mächtigen Präsidenten und Hauptaktionärs der Nordostbahn, Guyer-Zeller, für eine Engadin-Orient-Bahn brachte 1895 viel Unruhe in die Region, wie zum Beispiel die vielen Dokumente aus dieser Projektierungsphase im Gemeindegarchiv von Zernez belegen. Eine normalspurige Bahn sollte über Bozen und das Pustertal die kürzeste Verbindung der Schweiz mit Triest herstellen und „ mit der Zeit sogar bis Indien nach Bombay “ ausgedehnt werden.

Wenn es auch schliesslich nicht zum Bau der Ofenbergbahn kam, so gibt es dazu einige Pläne aus der Zeit der Projektierung. Im Gemeindegarchiv von Zernez sind die politischen Verhandlungen, welche die Planungsphase betreffen, zahlreich dokumentiert. Gescheitert ist das Unternehmen Ofenbergbahn unter anderem wegen der Finanzierungsschwierigkeiten, der politischen Ereignisse (erster Weltkrieg) und nicht zuletzt wegen der verkehrspolitischen Verhandlungen, welche der auch nicht realisierten Eisenbahnverbindung *Scuol-Pfunds* (Nordtirol) den Vorrang geben wollten.

Zwei Projektpläne der Ofenbergbahn:

Karte 5: Uebersichtsplan von 1885 : Engadin / Orientbahn
(Zernez - Müstair)

Interessant bei diesem Projekt ist sicher einmal die Linienführung an sich, welche fast nie auf der gleichen Talseite wie die Ofenbergstrasse verläuft. Dazu waren Tunnelbauten vorgesehen, der erste Tunnel kurz nach Zernez gegenüber der *Val da Barcli* und ein zweiter, der eigentliche Ofenbergtunnel (10,5 Km), zwischen *La Drossa* und *Tschierv*, dazu noch Viadukte zwischen *Valchava* und *St. Maria*.. Gut kartiert ist auch die Kunststrasse (Linienführung(II)), welche eine ähnliche Linienführung wie die heutige Kantonsstrasse hatte (siehe Kapitel 2.7.).

Karte 6: Situationsplan der Ofenbergbahn auf Gebiet der Gemeinde Zernez von 1909, Massstab 1: 50 000

Hier handelt es sich um einen sehr schönen farbigen Situationsplan, welcher schon viel realistischer erscheint als der Uebersichtsplan von 1885. Er ist auch deshalb interessant, weil die Kunststrasse und die Saumpfade/Wanderwege zum Teil kartiert sind.

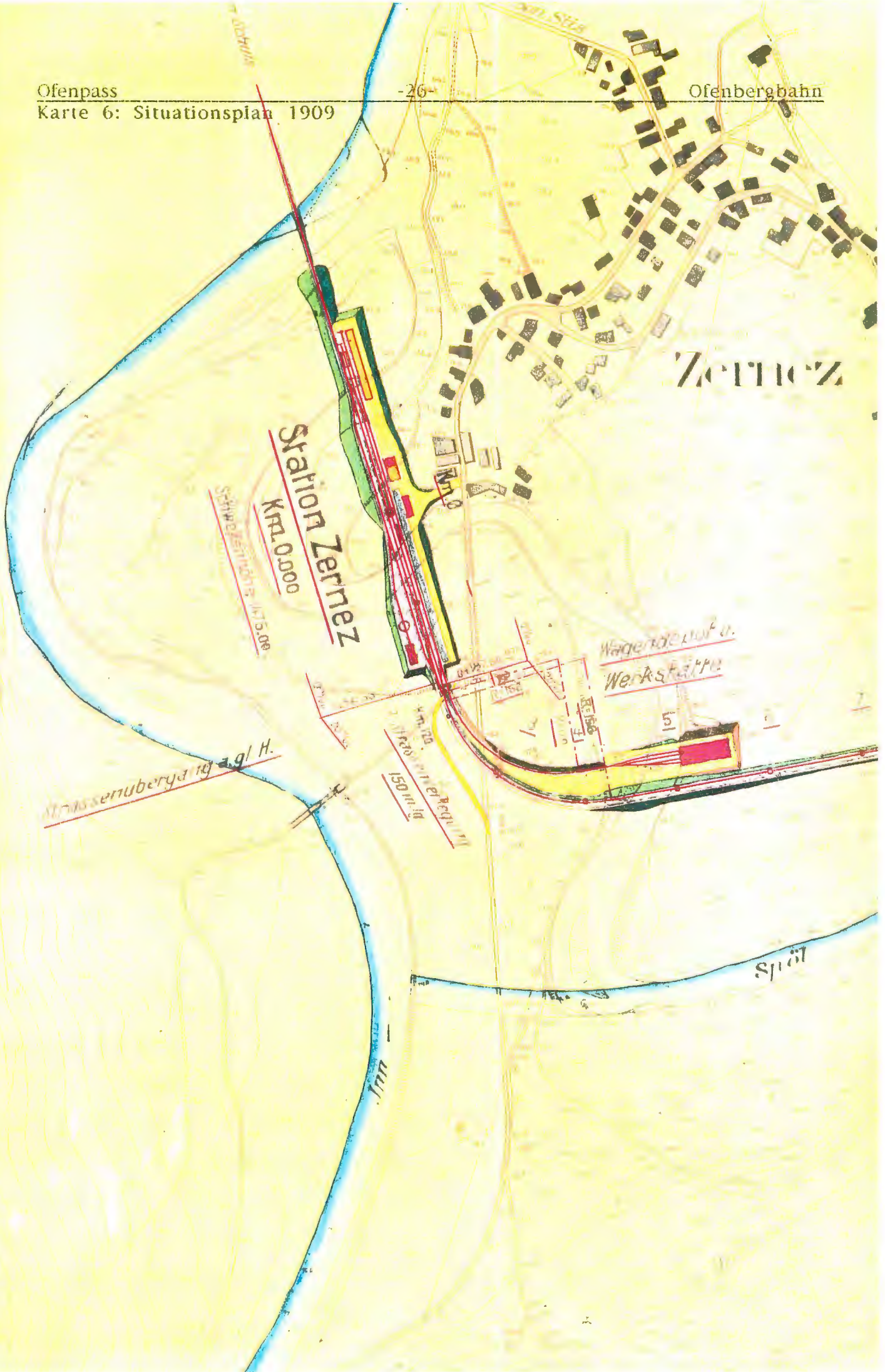
Karte 5: Uebersichtsplan 1885



Ofenpass
Karte 6: Situationsplan 1909

-26-

Ofenbergbahn



Zernetz

Station Zernetz
Kra. 0.000
Schw. 1.175.00

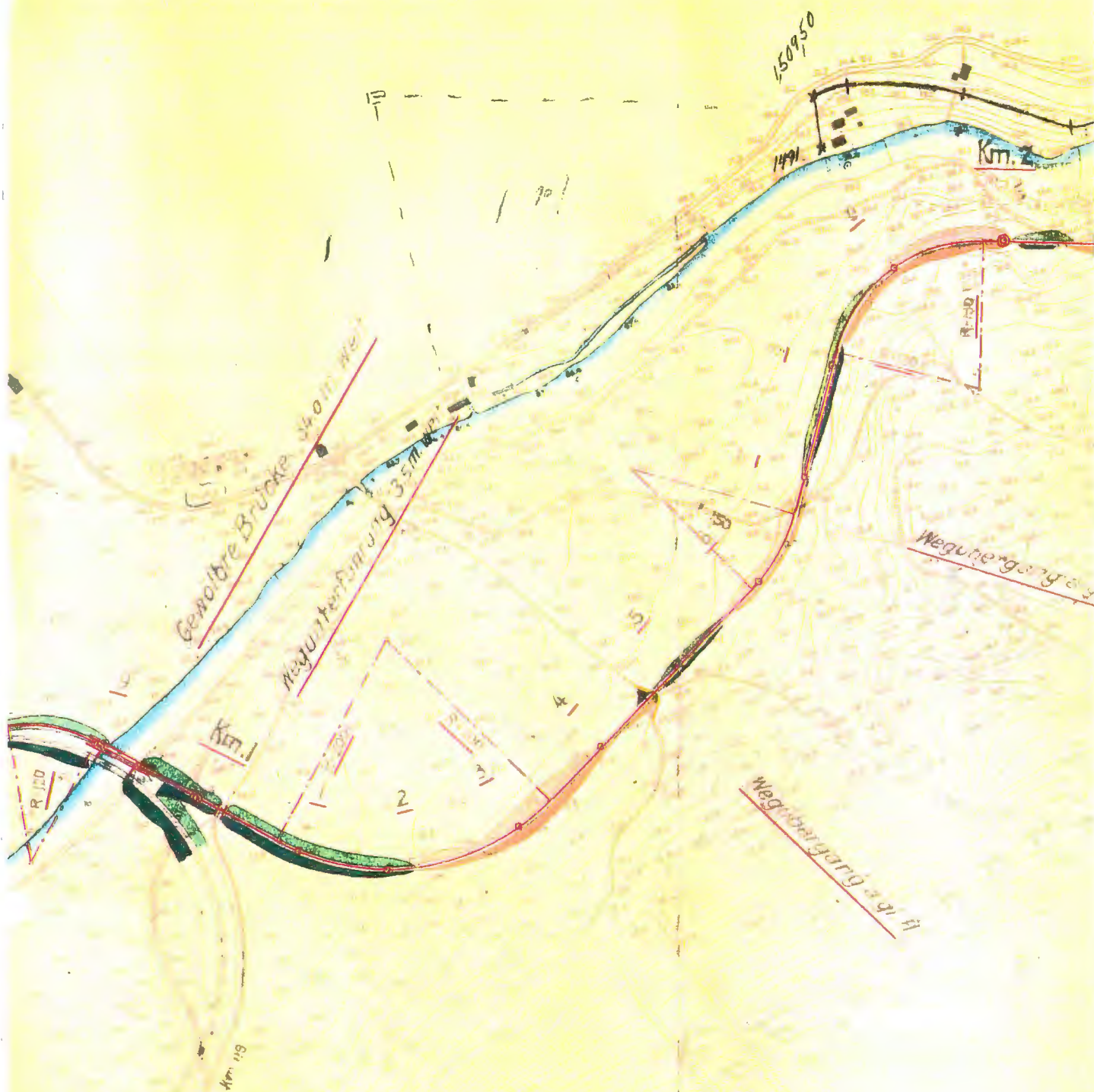
Wagendeckel u.
Werkstätte

Strassenübergang a.g/H.

Inn

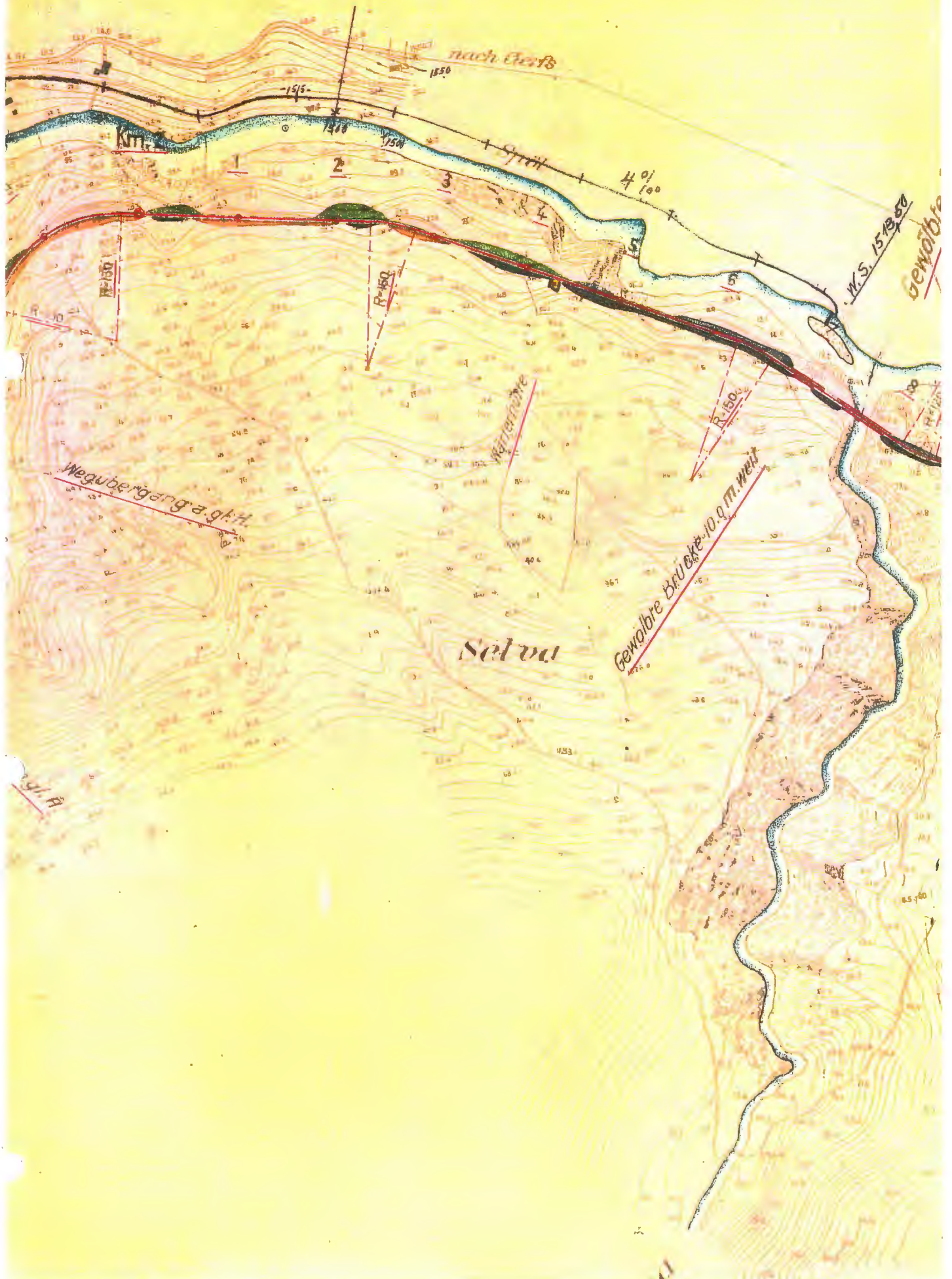
Inn

Karte 6: Situationsplan 1909



as Villamas

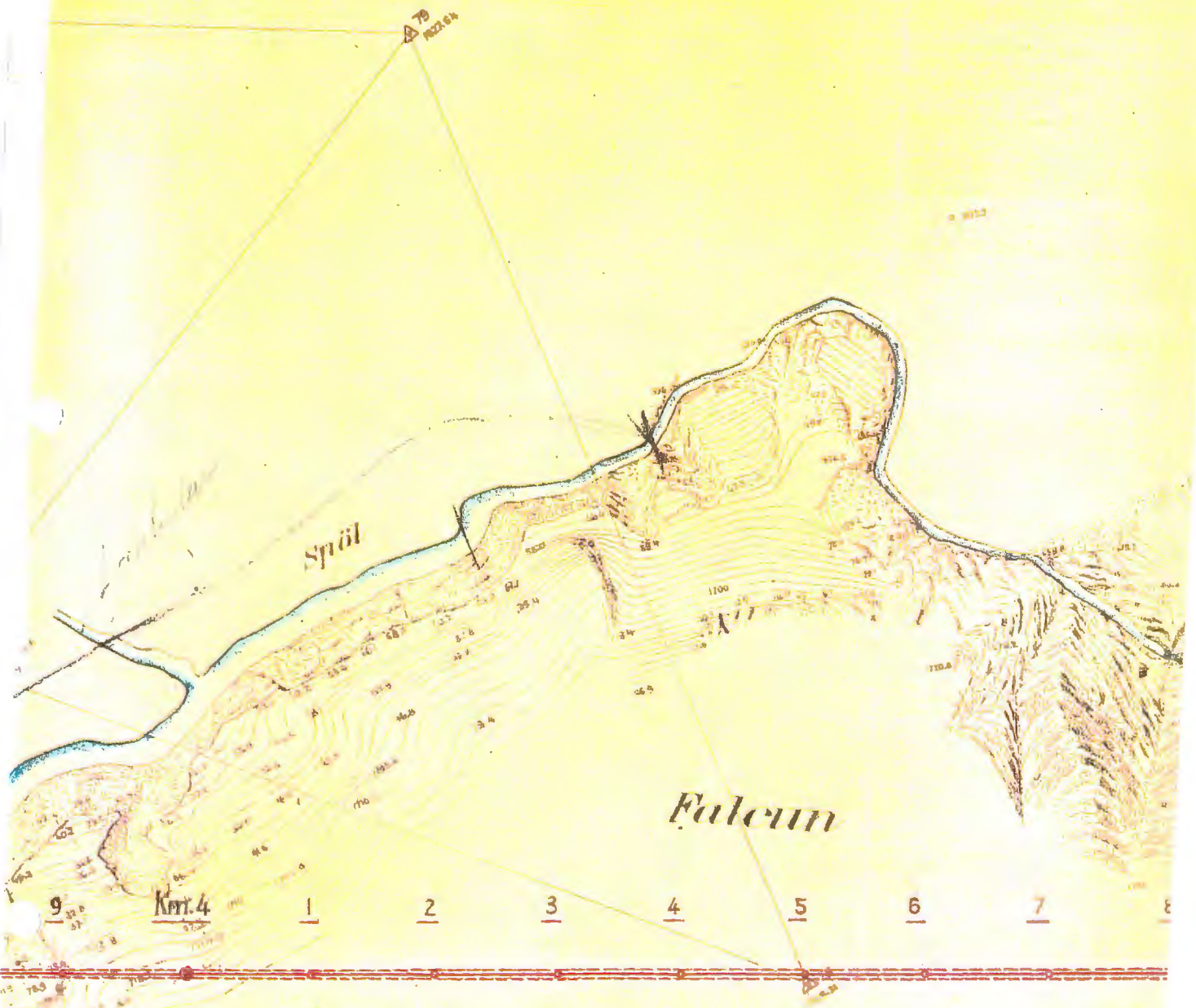
Karte 6: Situationsplan 1909



Karte 6: Situationsplan 1909



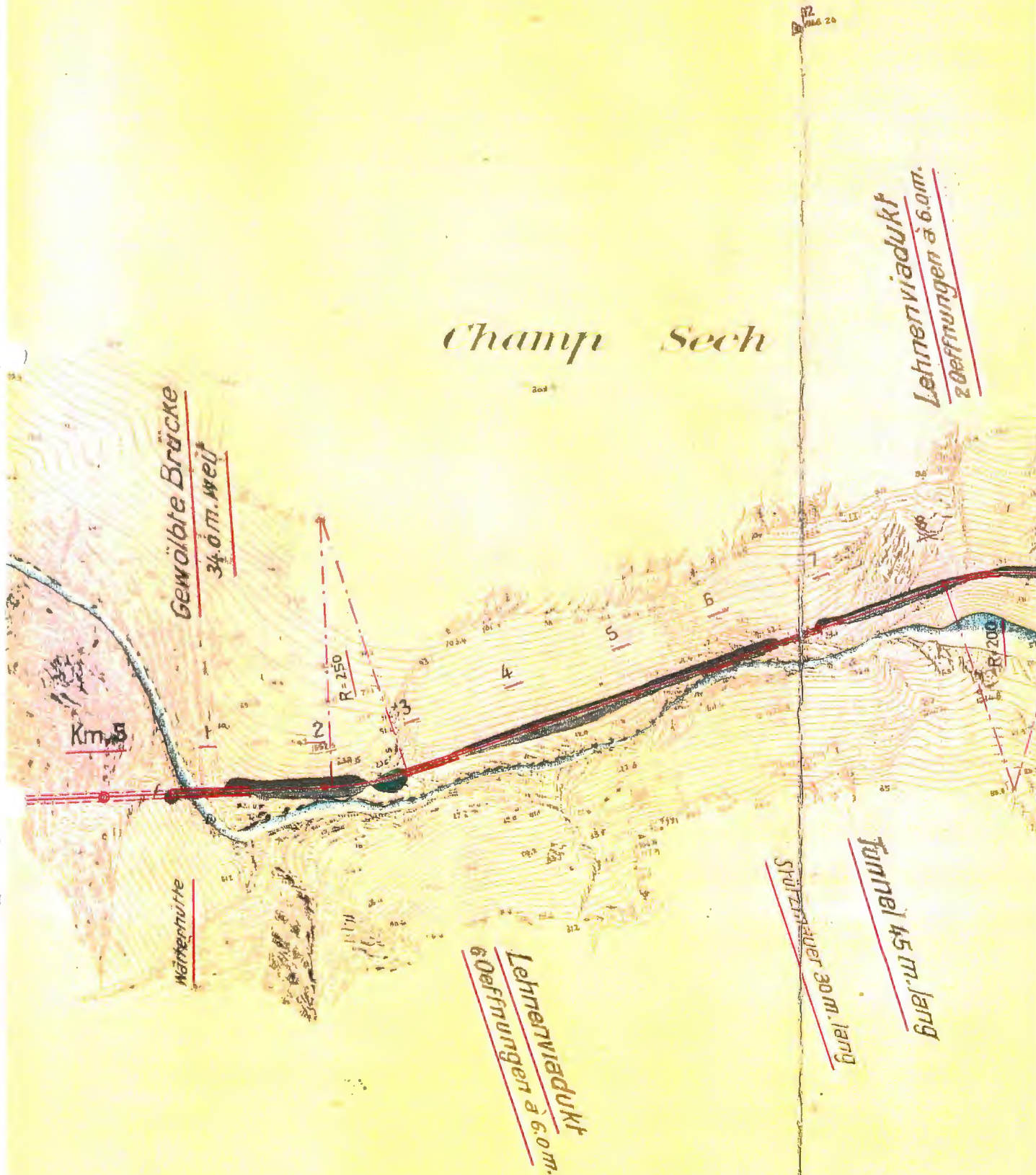
Karte 6: Situationsplan 1909

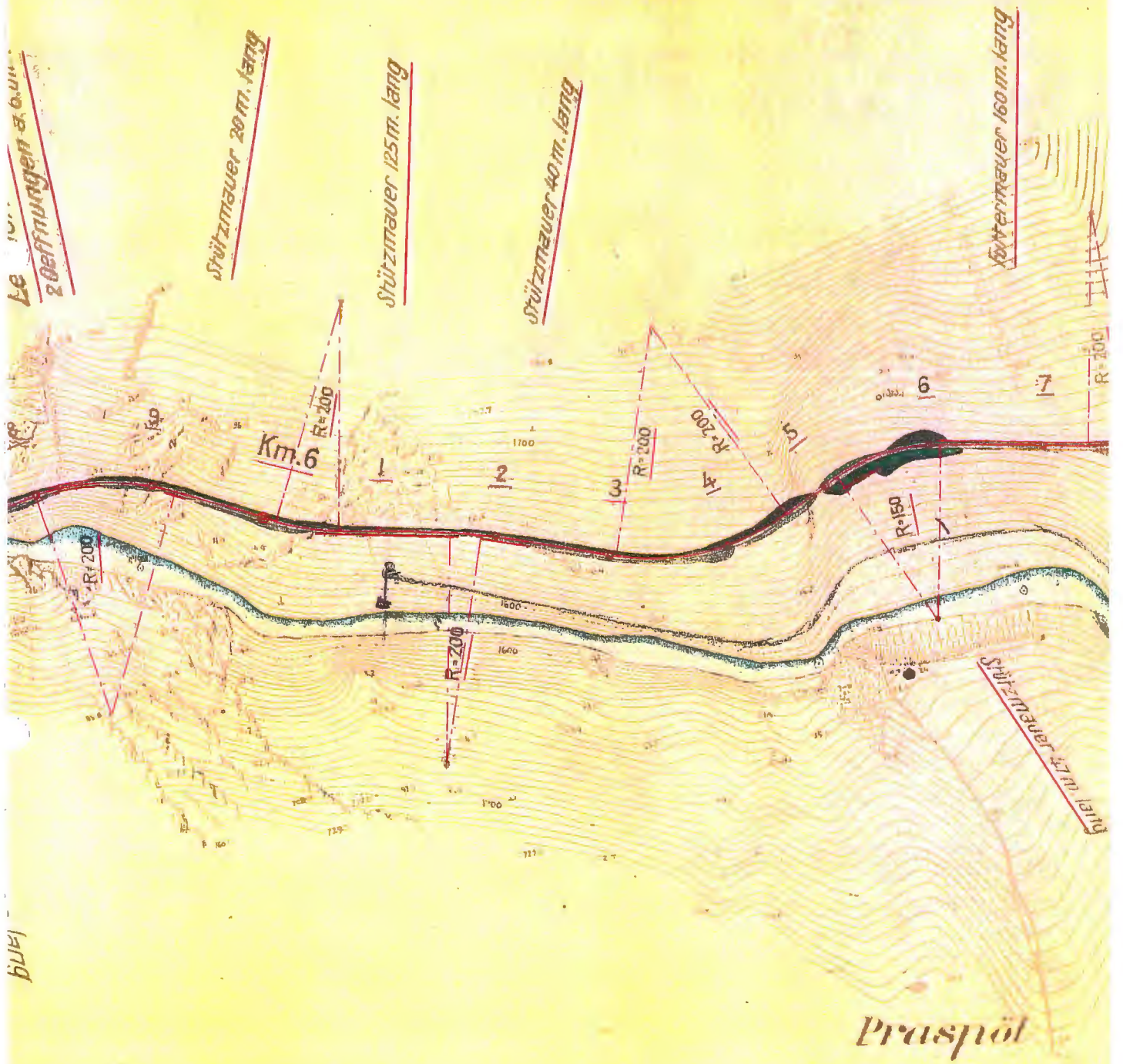


Falgun - Tunnel 1798.0 m. lang

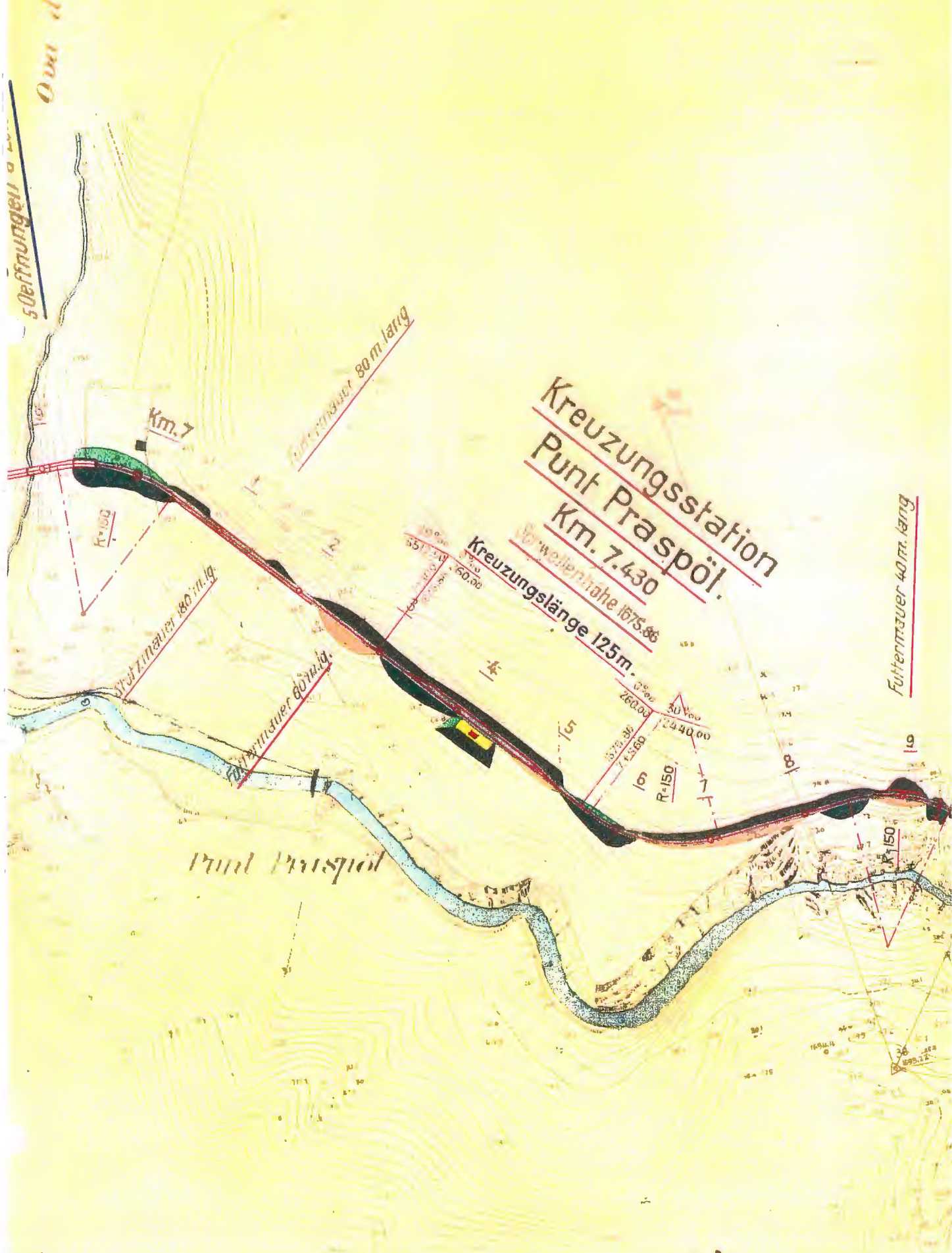
Karte 6: Situationsplan 1909

Champ Sech





Karte 6: Situationsplan 1909



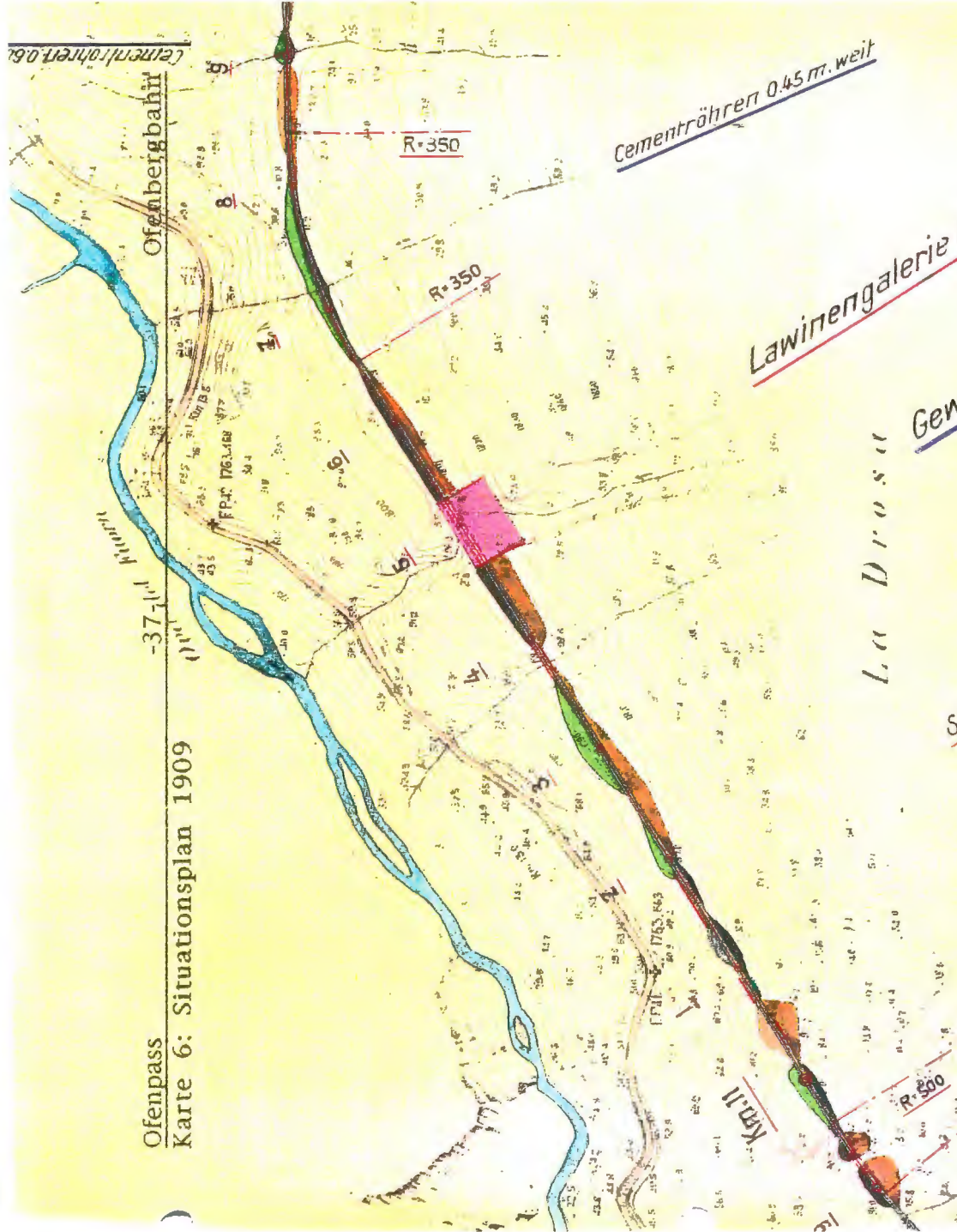




Karte 6: Situationsplan 1909



Ofenpass
Karte 6: Situationsplan 1909



Cementröhren 0.45 m. weit

Lawinengalerie 60 m. lang

Gewölbte Brücke 8.0 m. weit

La Dross

Stützmauer 50 m. lang

Cementröhren 0.45 m. weit

Stützmauer 25 m. lang

Futtermauer 20 m. lang

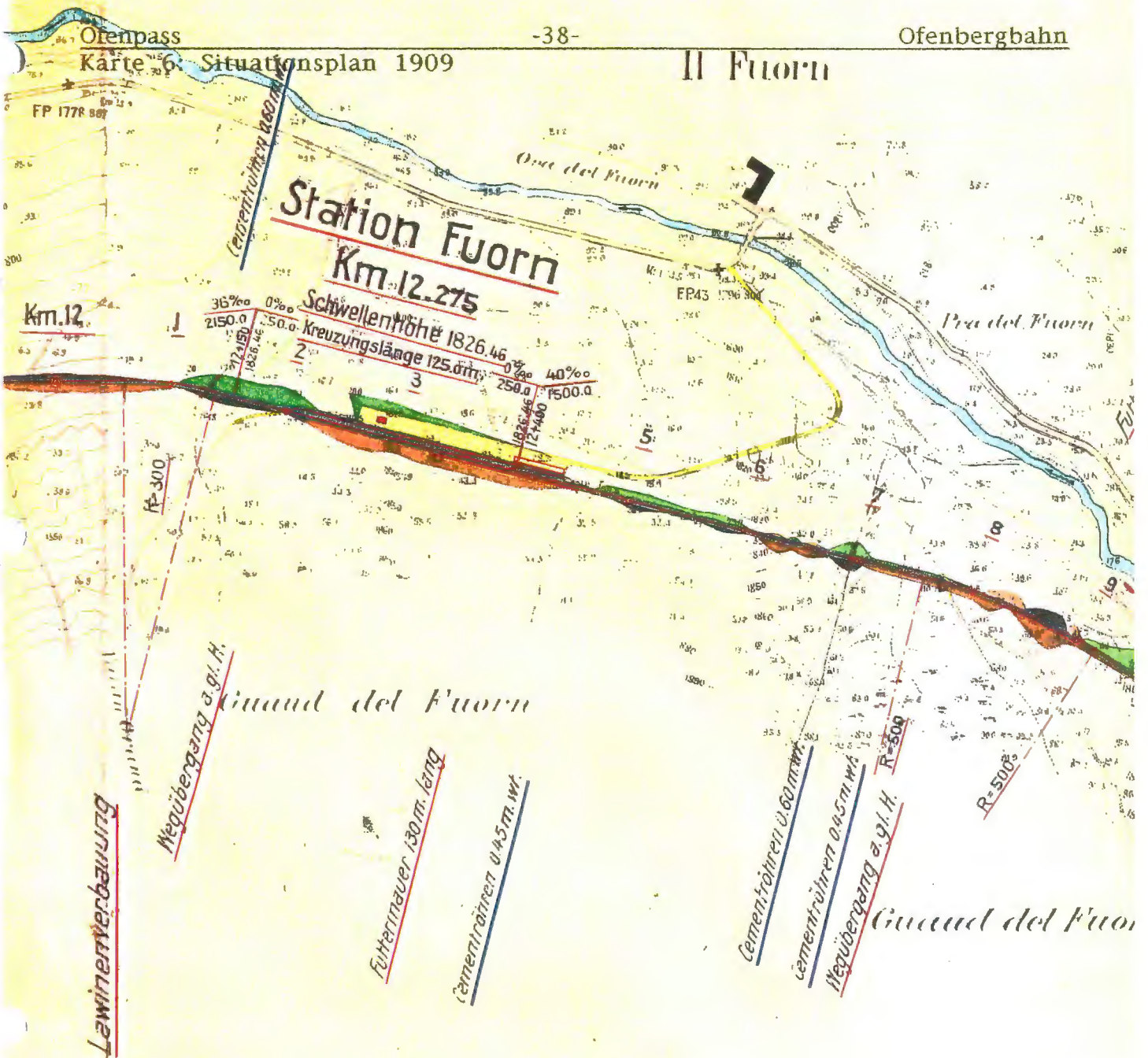
Lawinenverbauung

Futtermauer 10 m. lq.

Tunnel 24.0 m. lq.

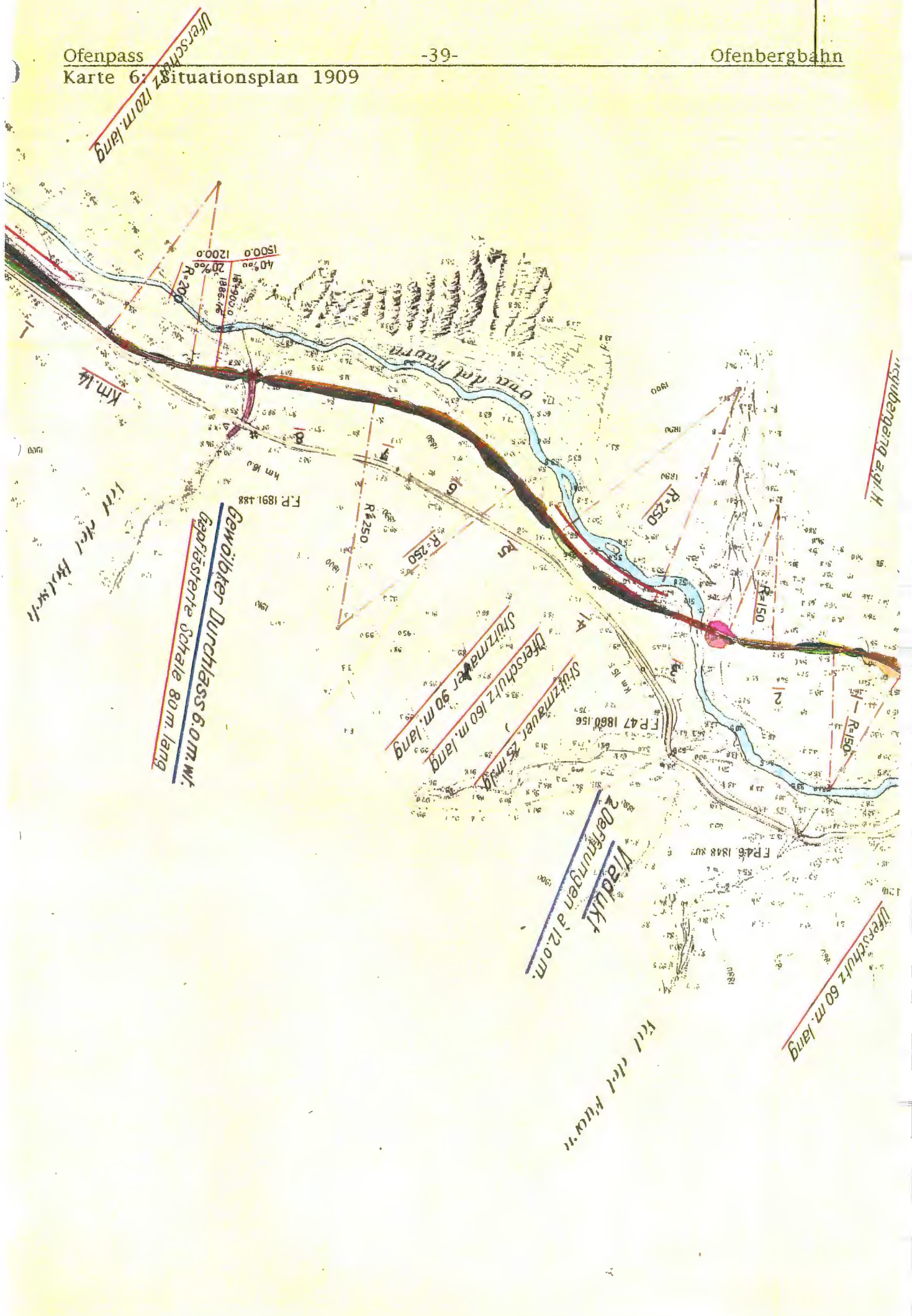
Futtermauer 16 m. lq.

Viadukt, 2 Öffnungen à 8.0 m.



1:5000.

Karte 6: Situationsplan 1909



Uferschutz 120m lang

Gewaltiger Durchlass 6,0m w.f.
gepfästerte Sohle 80m lang

Stützmauer 25m h
Wechsel 160 m lang
Stützmauer 90 m lang

Wald
2 Querungen d 12,0m

Uferschutz 60 m lang

Km 14

Kil der Bauern

Kil der Bauern

1500.0
1200.0
40‰
20‰
185.76
182.00
185.76

R=200

R=250

R=250

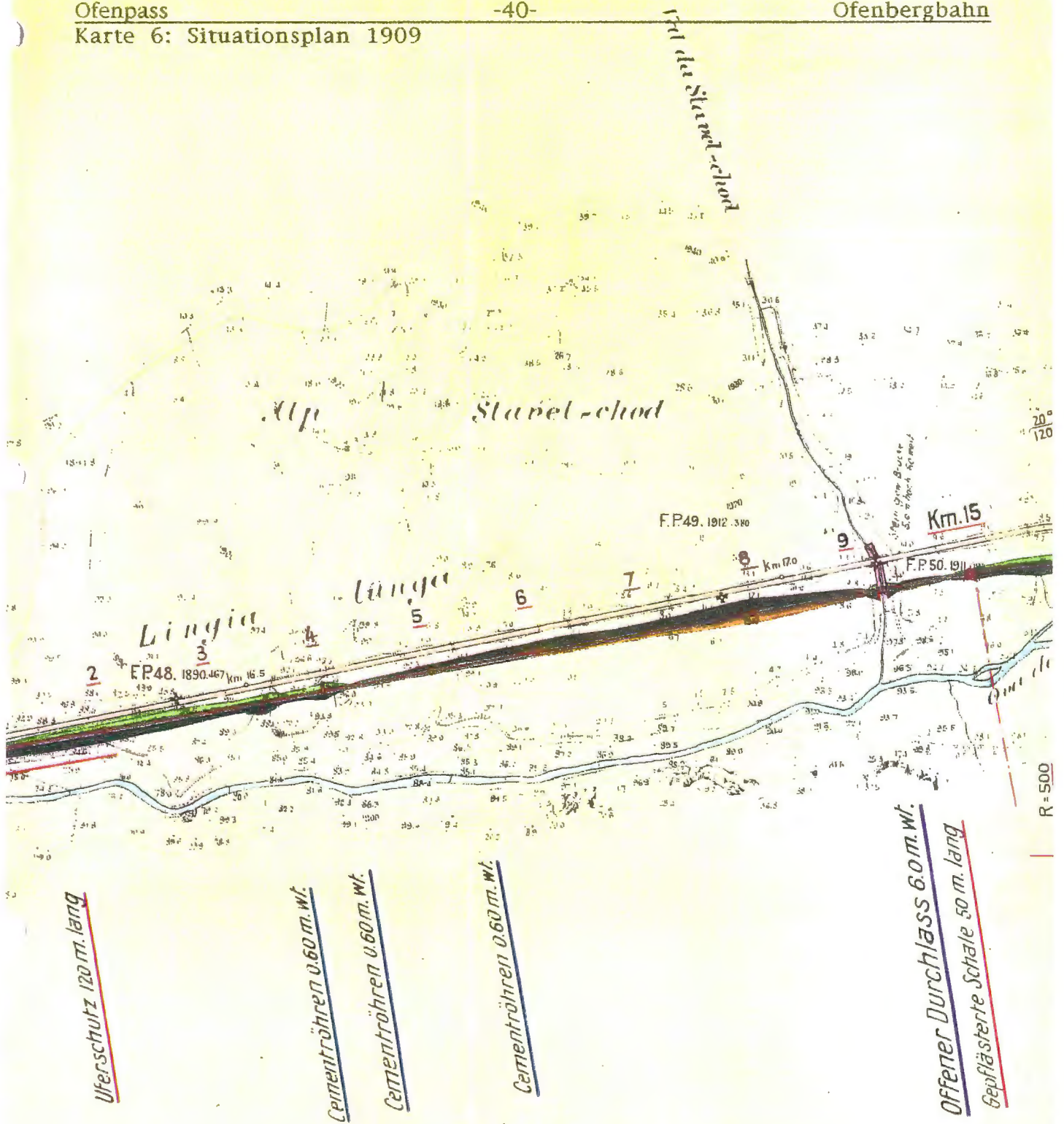
R=150

F.P. 1891.188

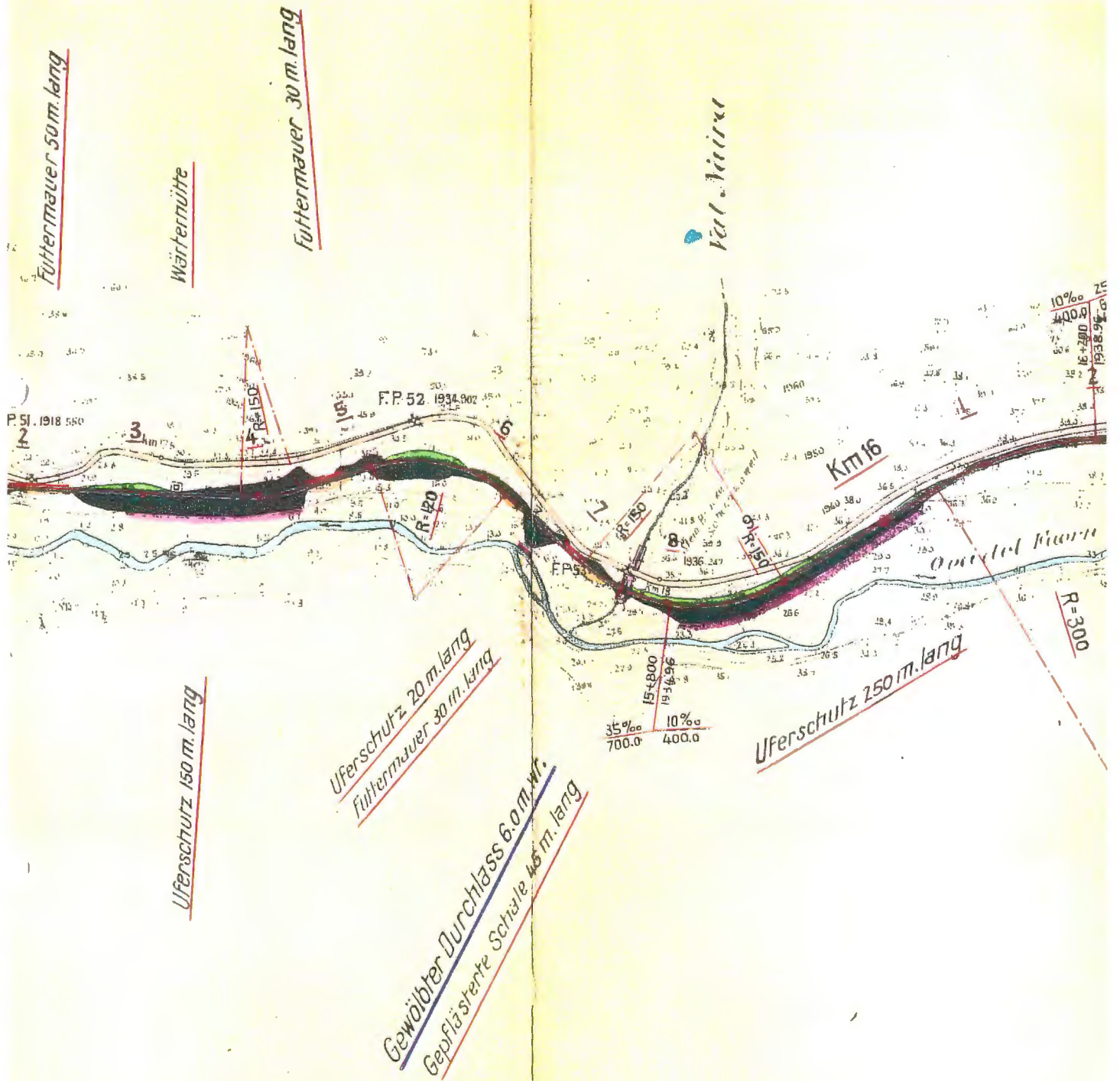
F.P. 47 1860 156

F.P. 6 1848 807

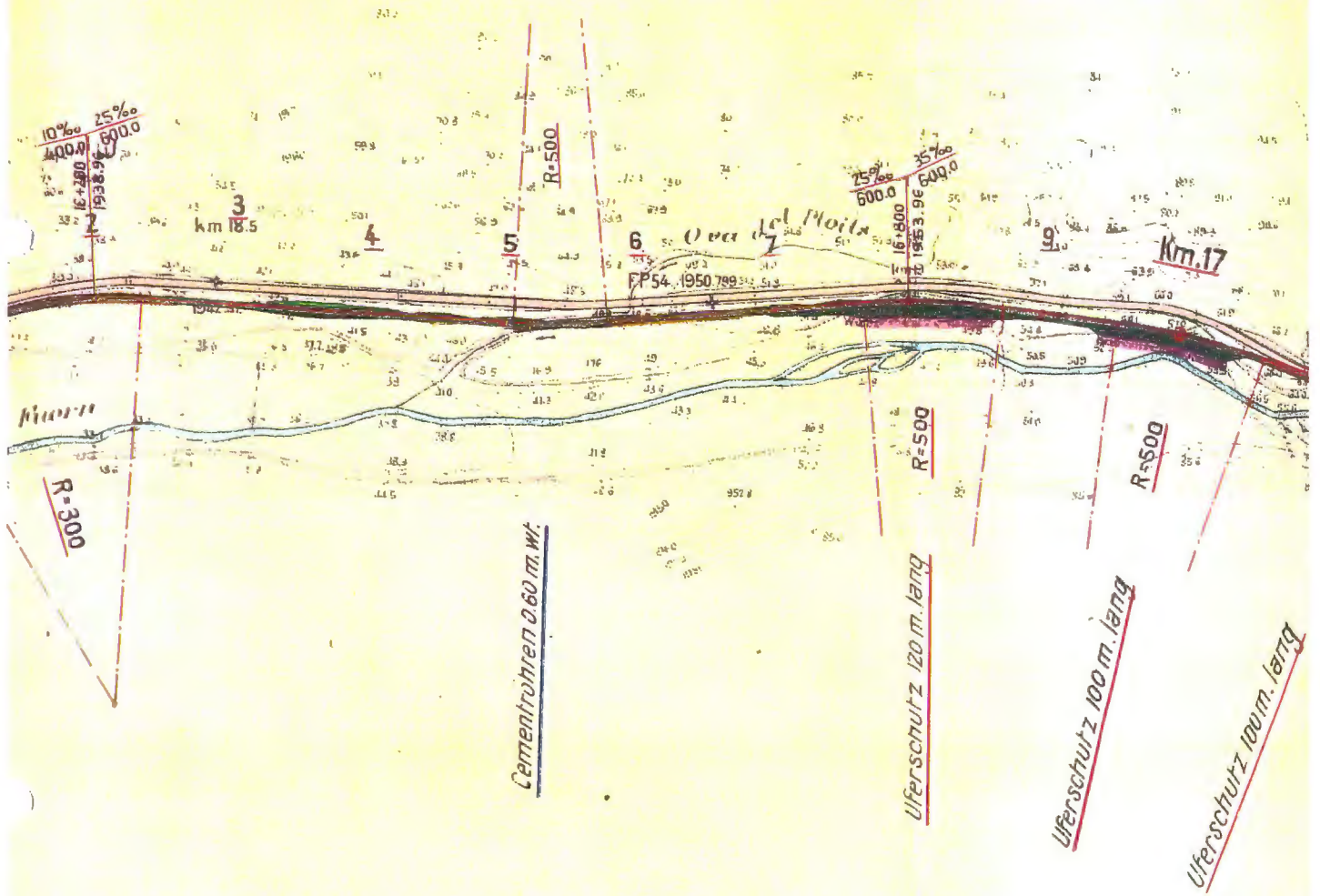
Kil der Bauern



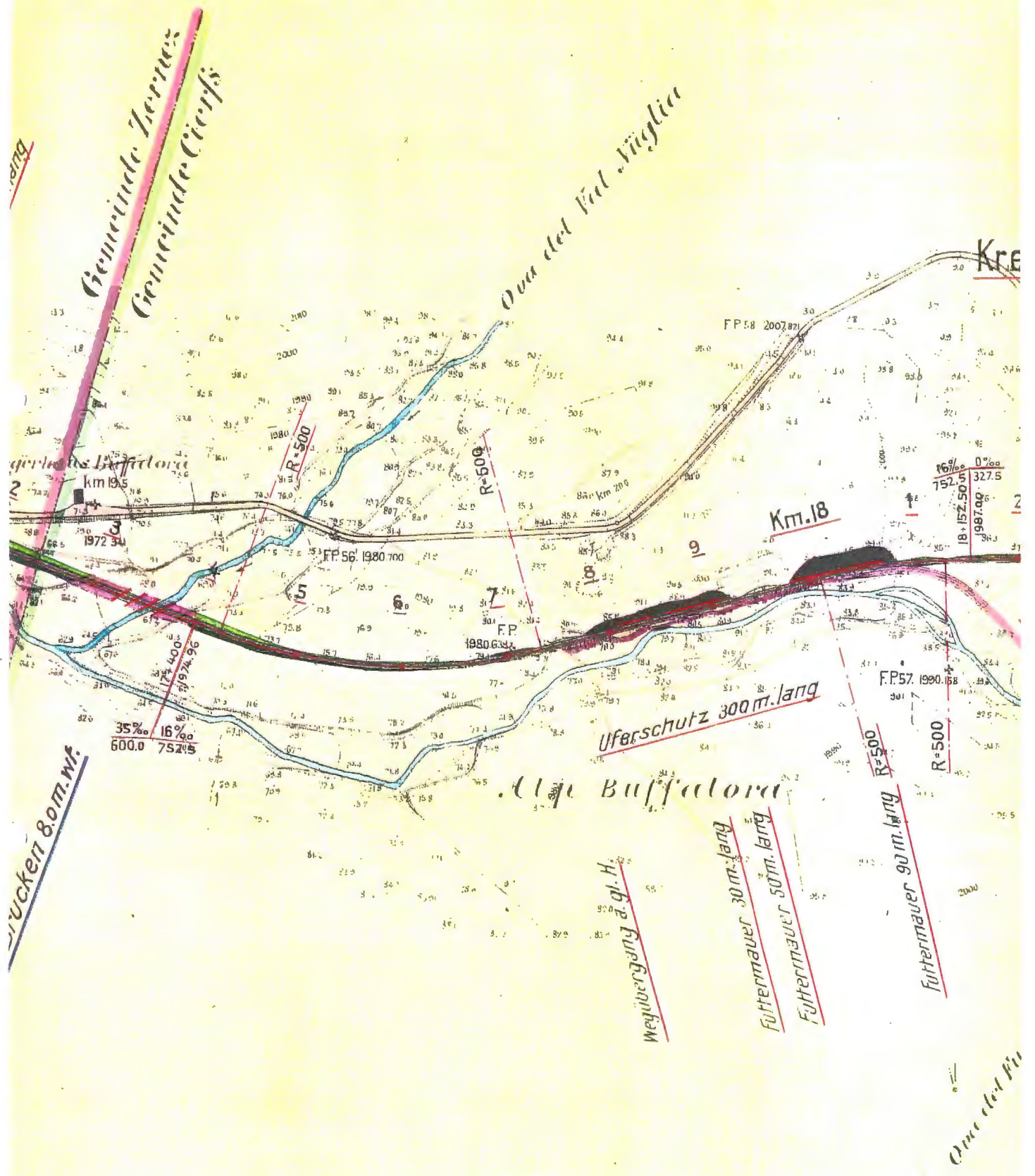
Karte 6: Situationsplan 1909

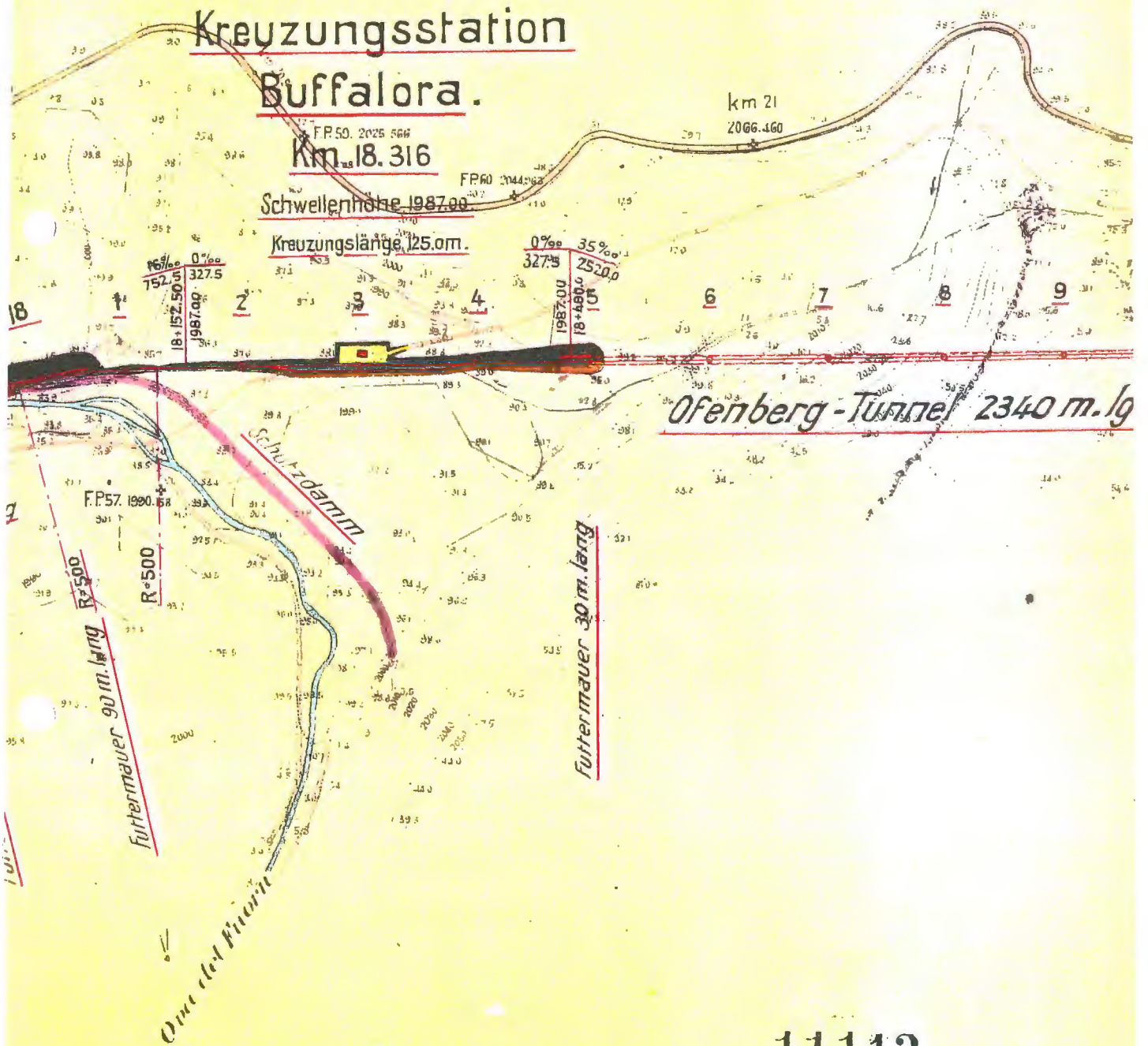


Karte 6: Situationsplan 1909



Karte 6: Situationsplan 1909



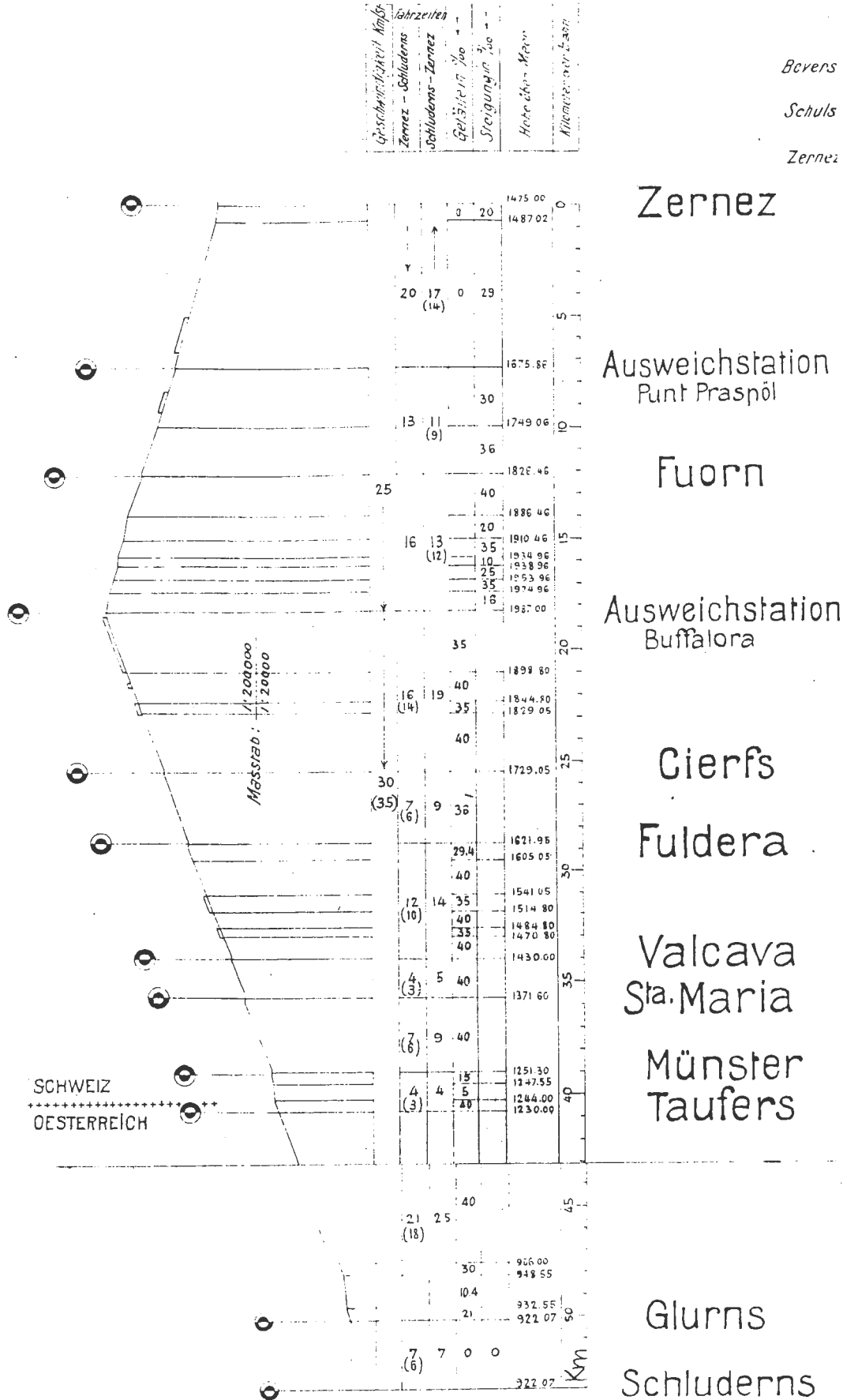


11112



Abbildung 10 (Archiv Kantonsbibliothek Chur):

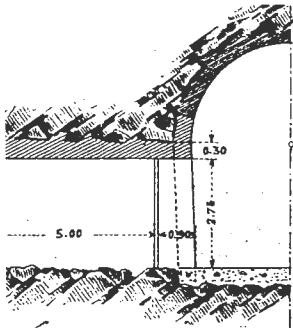
Fahrplanvorschlag der nicht realisierten Ofenbergbahn, die Fahrzeiten in Klammern gelten für die maximale Fahrgeschwindigkeit von 35 Km/Std. Für die Haltezeiten wurde mit einer Verzögerung der Fahrt von 1-2 Minuten gerechnet.



Abbildungen 11-14 (Archiv Kantonsbibliothek Chur):

Pläne mit den Grundformen der Bauelemente für den Bau der Ofenbergbahn

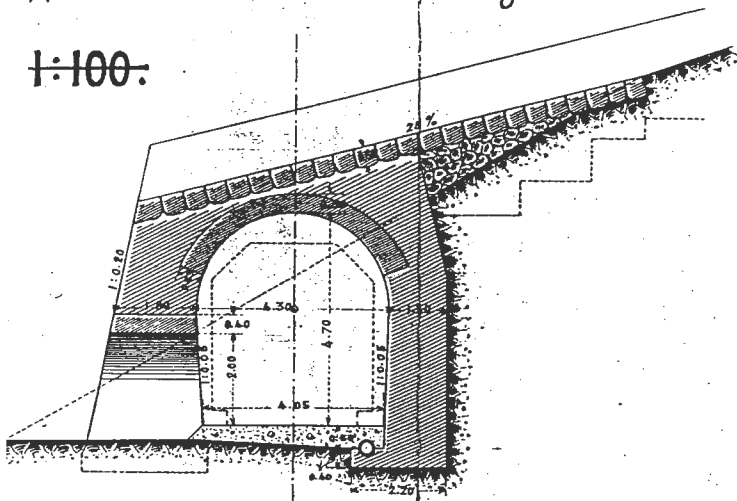
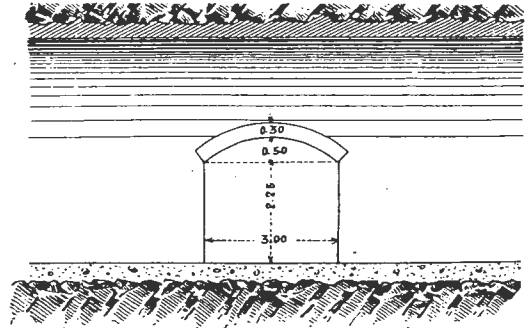
Abbildung 11:



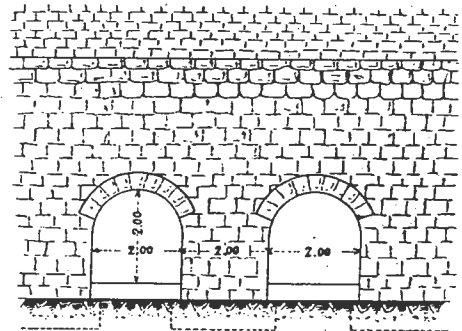
1: 166

1:100:

Lawinengallerie.



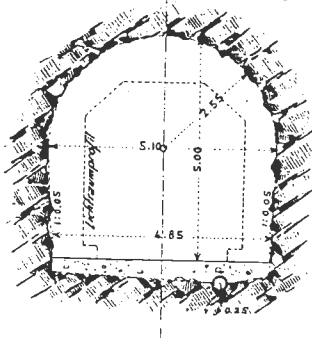
Tunnel - Querschnittsflächen.



Bezeichnung	Type I	Type II	Type III	Type IV	Type V
Lichtraum	22.57	17.89	17.89	26.77	19.91
Schallerbell & Dohle	2.00	1.72	1.72	2.66	2.28
Widerlager	-	2.96	5.38	-	3.04
Gewölbe	-	2.00	3.00	-	2.20
Zusammen	24.57	24.57	27.99	27.43	27.43

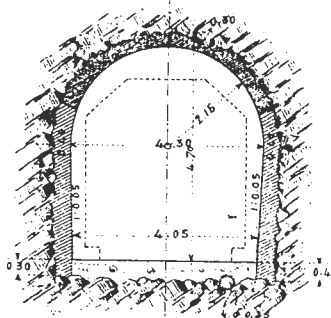
Type I.
in festem Fels.

1: 166



Type II.

in weichem Fels.



Type III.

in gebrächem Gebirge.

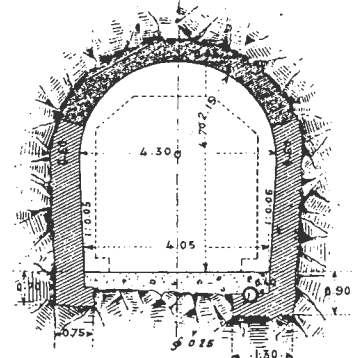


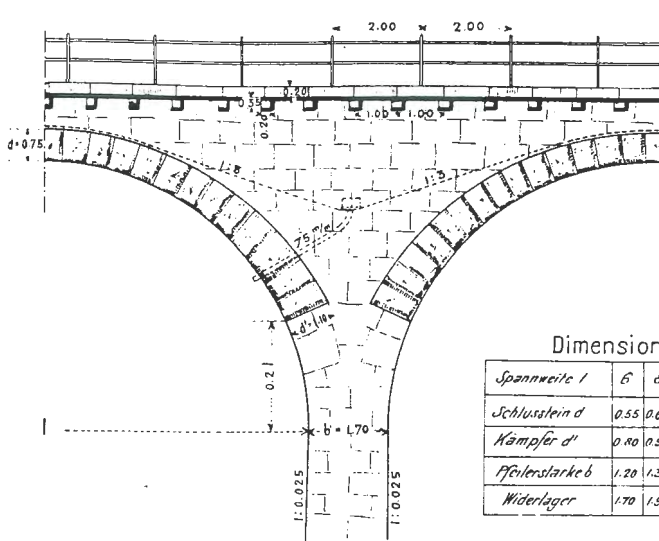
Abbildung 12:

Bauform der Viadukte in verschiedenen Perspektiven

Viadukte.

Längensicht.

1:166



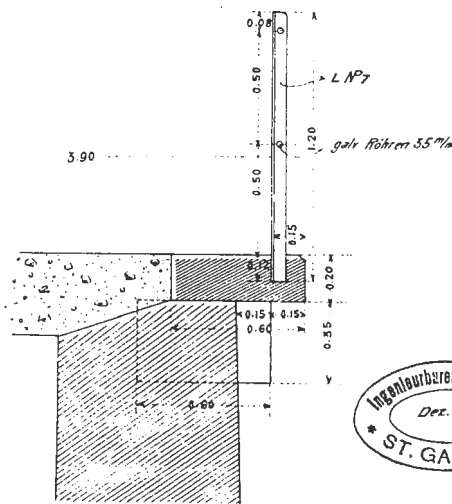
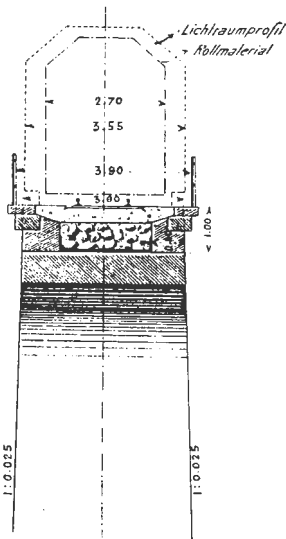
Dimensionen.

Spannweite l	6	8	10	12	15	20
Schlussstein d	0.55	0.60	0.70	0.75	0.80	0.90
Kämpfer d'	0.80	0.90	1.00	1.10	1.20	1.35
Pfeilerstärke b	1.20	1.35	1.50	1.70	2.00	2.70
Widerlager	1.70	1.90	2.10	2.80	3.50	4.70

Querschnitt.

Geländer-Détails.

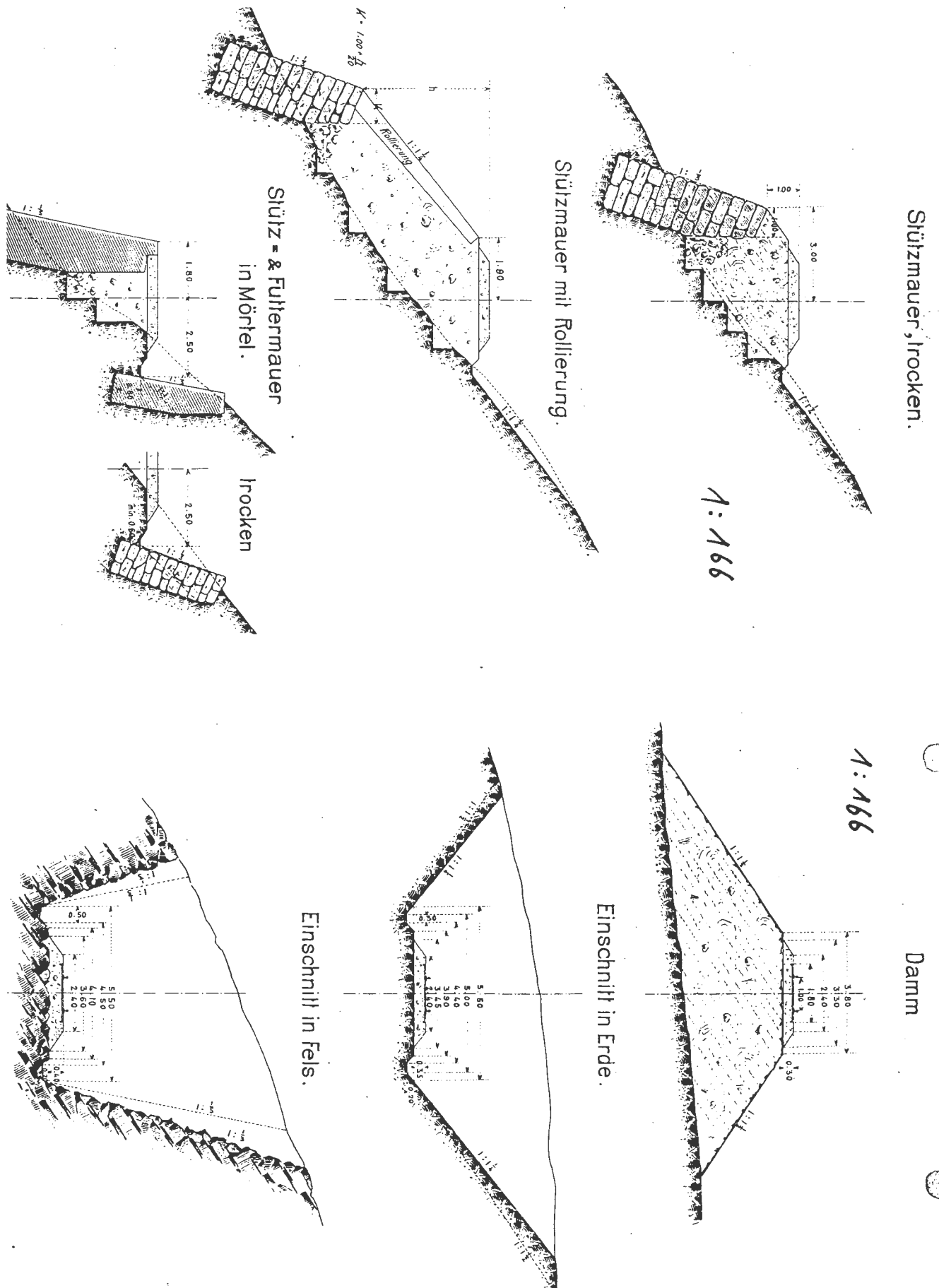
1:20.



11279

Abbildungen 13 und 14 :

Verschiedene Wegformen der Linienführung der projektierten Ofenbergbahn.



2.7. Allgemeinesgeschichtliche Aspekte der Ofenbergstrasse

2.7.1. Zur Geschichte des Namens Ofenpass/Pass dal Fuorn

„Der Name Ofenpass deutet auf seine Entstehung hin. An ihm lagen die Brennöfen für die Schmelzung des seit 1332 in Valdera oder Buffalora gewonnenen Eisenerzes“ (Schnyder1975, 22).

Aehnliches schreibt der Chronist SERERHARD 1742:

„ Von Cernetz passirt man bey bemelter Schanz under dem Thurm la Serra genant hinein durch das Fuldera Thal, und kommt manerstlich nach einer vierstündigen Strass zum Ofen, Il Fuorn genannt, ist ein einzelnes Wirtshaus, den Herrn Planta zuständig, für die ins Etschland Reisende, hat den Nammen von einer Eisen-Schmelze, die alldorten vor einem seculo bearbeitet worden, nun aber abgegangen worden ”

Einen anderen Namen für den Ofenpass, und vielleicht eine umstrittenere Deutung dieses Namens, liefert anfangs des 16. Jahrhundert der italienische Militärgeograph Alberto Vignati. Er bezeichnet den Ofenberg „ *Montagna de Faldera* “ und meint, dieser sei nach dem Dorfe Fuldera benannt worden (Waeber1912, 152).

Der Schweizer Humanist Aegidius Tschudi (1505-1572), der als Vater der rätischen Topographie gilt, nennt den Ofenpass in seiner *Alpisch Rhetia* „ *Pes Falarius* “ oder „ *Bufalor* “, in der *Gallia comata* sogar „ *Pustabor* oder *Büffelhorn* “.

Ulrich Campell der romanische Reformator des Unterengadins (1510 bis zirka 1583) nennt ihn in seiner *Raetiae Topographica Descriptio* „ *Alg Fuorn* “ was gleichbedeutend ist wie „ zum Ofen “. Weiter fasst er Giufplan, Wormserjoch und Ofenpass als „ *Juga rhaetica* “ zusammen.

Einen neuen Namen für den Ofenpass liefert der Herzog Heinrich von Rohan (1579-1638). Der Hugenottenführer war von 1629-1645 General des kleinen Bündnerheeres, dem die Hut der Pässe anvertraut war (Waeber 1812, 162). Statt Faldera oder Valdera hiess die Ofenpassgegend jetzt „ *Mons Fodera* “ dies wegen der alten Erzgrube beim Ofen (Waeber 1912, 164).

Für den Pass selber setzte sich schliesslich der romanische Name „ *Pass dal Fuorn* “ durch, was soviel heisst wie „ Pass des Ofens “ oder eben Ofenpass. Aus „ *Valdera* “ hingegen wurde schon 1684 „ *Bufalora* “ (Schlaepfer 1960, 17), heute „ *Buffalora* “ was nach den Etymologen soviel wie << wo das Wetter stürmt, wo alle Winde sausen >> heisst (Caminada 1983, 193).

2.7.2. Zur Geschichte der Ofenpassstrasse

Im Urbar des Reichsgutes in Churrätien (BUB I, Anhang, S. 394) ist die „taberna“ erwähnt, welche auf eine Verkehrsrouten durch das Unterengadin hinweist. Für die Marmortransporte im 8. Jahrhundert aus dem Vintschgau nach Chur wurde der Reschenpass, das Engadin, und der Julierpass benutzt. Ob in diesem Zusammenhang auch die Ofenpassroute benutzt wurde, ist umstritten (Clavadetscher 1955, 25).

Andere Wege ins Münstertal und in den *Vintschgau* waren durch das *S-charltal*, derjenige über den *Costainapass*, und zwei weitere über den *Cruschettapass*, welche auch als Verbindung vom Kloster Müstair nach Chur benutzt wurden (Müller I. 1978, 10; Poeschel 1943, 292). Ludwig Pauli und Bernhard Overbeck vermuten, dass die Churer Bischöfe auf ihren Reisen in den Vintschgau als dritten Uebergang den Ofenpass benutzten (Pauli 1980, 222; Overbeck 1982, 236) und dass der Ofenpass spätestens im 11. Jahrhundert durch das Kloster Müstair erschlossen wurde (Büttner 1965, 250). Nach dem Beginn der Bergbauaktivität am Ofenberg anfangs 14. Jahrhundert (siehe Kapitel 2.3.) werden im Jahr 1499 auch die Ofenbergstrasse und die umliegenden Gebiete durch verschiedene Kriegshandlungen betroffen. Der Pass wird mehrmals von kaiserlichen Truppen überschritten; nicht zuletzt, wie Sonnenberg mit seinem Heer über den Ofenberg in den Vintschgau zurückmarschiert, von den Oberengadineren durch die Taktik der verbrannten Erde aus ihrem Tal vertrieben. 1535 wird Mailand habsburgerisch, die Pässe gewinnen an Bedeutung als Verbindung zwischen den verschiedenen habsburgischen Reichsteilen. Bünden ist bestrebt, seine neuen Besitzungen im Süden zu halten; Habsburg ist erpicht, die Passverbindung Veltlin-Bormio-Umbrail-Münstertal-Vintschgau in seinen Besitz zu bringen; Frankreich und Venedig suchen dies auch ihrerseits zu hintertreiben. In Graubünden bilden sich Parteien, nachdem die Reformation mächtig Fuss gefasst hat. Die Situation spitzt sich zu und mündet in die Bündner Wirren aus. Durch das Münstertal, S-charl-, Faldera- und Fraeletal ziehen mehrmals kaiserliche und französische Kriegszüge (Schlaepfer 1960, 28).

Einiges über die Transportordnung über den Ofenpass im 16. Jahrhundert fand Forstingenieur D. Pinösch bei der „Entrümpelung“ seines Dachstockes in Fuldera. Bei diesem Fund handelt es sich um zwei romanische Dokumente aus dem Mittelalter, jedoch ohne genaue Zeitangabe, welche die Schneeräumung (in der ladinisch-romanischen Sprache „*la rotta*“ genannt, und abgeleitet vom Wort „*rumper*“ = brechen) dokumentieren. In diesen zwei Schriftstücken wird erwähnt, was die Friedhöfe von Tschierf und Zernez belegen, dass viele der „*tapferen Männer*“ (so sind sie in diesen Dokumenten benannt) während der Räumung in den Lawinen den Tod fanden. Die Entschädigung für die „*rotta*“ war im Mittelalter nicht sehr hoch, und so sicherte man den „*rotters*“ während der Winterzeit einen Teil der Warentransporte über den Ofenpass zu.

Vermutlich um einerseits ihren Verdienst zu steigern und andererseits, damit sie nicht mit leeren Schlitten einen weichen, schlechten Weg anlegten(D. Pinösch1953, Bündnerwald 206).

Dazu das gefundene Dokument über die Transportordnung: „ Schiedsgerichtliches Urteil zwischen Zernetz und Cierf betreffend „la rotta“ vom 4. September 1539 , übersetzt aus dem Romanischen.

„ Es wurde entschieden, dass ein jeder, sei er Fremder oder Einheimischer, seine Güter von dem befördern lassen kann, wen er will, sei es von Cernez als von Cierf, ausgenommen solche Güter, welche von Fuldera aufwärts stammen. Diese müssen denjenigen vergeben werden, welche im betreffenden Jahr die „rotta“ übernommen haben und zwar soviel als diese mitnehmen können bis zum alten Ofen Bufalora.

Wenn diese den Eigentümern der Ware der Fuhrlohn nicht konveniert, so werden zwei Vereidigte diesen bestimmen, so auch in Cierf. Wenn jedoch die „ rotters“ nicht alle Güter auf einmal mitnehmen können , so kann der Eigentümer die Ware transportieren lassen wie er will und zwar ohne Einspruch .“

Ein weiteres Schriftstück berichtet über eine Vereinbarung von Tschierf mit dem Oberengadin:

„Alle Güter, welche von St. Maria bis Il Fuorn und umgekehrt befördert werden müssen, sollen Gemeindegürgern von Cierf vergeben werden von St. Martin bis in den halben März. Wenn anderen vergeben wird, können diese die volle Fuhr verlangen, andererseits wenn die Cierfer ohne Grund die Fuhr verweigert haben, müssen sie die volle Fuhr bezahlen. Weiter sind sie verpflichtet, die Waren laut Auftrag und zum richtigen Eigentümer, nicht die erste Ware mit der letzten zu vermischen, das Geschirr nicht zu verwechseln noch die Effekte zu multiplizieren (gemeint zerstückeln).“

Der Fuhrlohn von St. Maria bis Il Fuorn betrug:

2 Kreuzer für ein Mut Roggen

23 Quatrins für ein Mut Gerste

(Forstingenieur D. Pinösch 1955: Bündner Wald Nr. 1 , 205)

Im Früh- und Hochmittelalter nahm sich der eigentliche Transitverkehr über den Ofenberg und über den Flüela recht bescheiden aus. Sie bildeten beide keine grossen Durchgangspässe, sondern dienten fast ausschliesslich dem Lokalverkehr. Der Ofenberg bildete die direkteste und günstigste Verbindung vor allem für das Oberengadin mit dem Etschtal, aus welchem die Oberengadiner viel Korn einfuhrten. In bescheidenem Umfang mag vielleicht auch Ware, die aus Venezien kam, über diese Route eingeführt worden sein; so hauptsächlich Gewürze und Leinen, dies wenigstens solange Venezien im europäischen Handel eine Hauptrolle spielte. Hätte sich der Warentransit allein über diese zwei Pässe bewegt, so könnte man schwerlich vom Transitverkehr als einer der wichtigsten Einnahmequellen der Unterengadiner

Gemeinden sprechen, denn mit Ausnahme von Zernez, Tschierv und Susch hätten die anderen Gemeinden von ihm gar nicht profitieren können. Wichtiger als der Warentransport über den Ofenpass war derjenige, der sich talaufwärts und talabwärts auf der „Via Imperiala“ abspielte, der kaiserlichen Strasse (hier die Strasse des Unterengadins gemeint) , wie diese noch zu Anfang des 19. Jahrhunderts genannt wurde. Um den Besitz dieser Warentransport- und Militärstrasse wurde zur Zeit der Bündnerwirren oft gekämpft (Tramèr 1950,95). Im übrigen Graubünden lag der Warentransport in den Händen der „Porten“ (lokale Transportverbände). Dagegen übte im Unterengadin/Münstertal die Gemeinde allein die Strassenhoheit und das Warentransportrecht aus (Pfister, Transportwesen S. 26). Hier war das Strassenregal am Anfang des 15. Jahrhunderts wie das Holz- und Bergregal durch Usurpation der Gemeinden, den bisherigen Inhabern, den Grafen zu Tirol, entrissen worden. Somit wurde der Warentransport eine rein interne Angelegenheit der einzelnen Gemeinden; die Organisation des Verkehrs vollzog sich im Rahmen der Gemeindeverwaltung. Für die in den Gemeinden Ansässigen, die verpflichtet sind, sich am Warentransport zu beteiligen, bedeuten diese Führen vielmehr ein Recht als eine Pflicht, ein Nutzungsrecht, genau gleich wie das Recht auf Nutzung der Weiden, der Alpen und des Waldes. Von dieser Pflicht ausgeschlossen ist derjenige, der aus zwingenden Gründen keine Führe übernehmen kann (Scuol, Statuten 1738 art. 26), das heisst, wer kein Zugvieh („manadüra“) besitzt. Gerade im Winter war das Offenhalten des Ofenpasses mit grossen Schwierigkeiten verbunden. Eine einfache Lösung hatte die Gemeinde Zernez getroffen. Der Warentransport im Sommer sollte wie gewöhnlich der „Rod“ (der Reihe nach) nach geführt werden, für den Winter aber wurden jedes Jahr , ebenfalls der „Rod“ nach, fünf Häuser bestimmt, welchen die Pflicht auferlegt wurde, die Strassen offenzuhalten (*far la ruotta*) . Als Gegenleistung stand diesen Häusern zur Winterszeit das Transportmonopol für alle Führen über den Ofenberg zu (Zernez , Tschantamaints 1724 „ Annalas 12“, 9). Diese Massnahmen folgten aus einer Abmachung im Jahre 1664 der Gemeinde Zernez mit den Porten des Oberengadins betreffend Warentransport über den Ofenpass(Tramèr 1950, 101). Mit einem Gedicht beschreibt 1856 der romanische Dichter Caratsch den anscheinend schlechten Zustand der Ofenpassstrasse und verspricht eine Verbesserung mit dem anstehenden Bau der Kunststrasse von 1871:

Pür memm` aunch` uoss ais quella streda
Na güst` in buna condiziun,
Pero` fingio` füt decreteda
`Na via nova ossia stradun,
E cun il temp e la pazienza
Giarons a Cierv in dilligenza.

Iwan Tschudi beschreibt den Ofenpass und das Münstertal in seinem Reiseführer von 1868 folgendermassen:

„A. Von Zernez über den Ofenberg nach Livigno

Geringer Fahrweg bis Ofenberg. Saumpfad bis Livigno. - Der Postbote, der 1 oder 2 Passagiere mitnimmt, fährt wöchentlich 3 mal Morgen in 8 St. von Zernetz über den Ofenpass nach Münster und am folgenden Tage zurück. Eine Poststrasse wird gebaut (Kunststrasse). Von Zernetz in dem wildromantischen vom tobenden Spölbach durchrauschten Schluchththal Val dal Fuorn durch die enge Kluft La Serra, 1635 von Herzog Rohan befestigt, an der Mündung vom 1. Val del Zeil und Val Laschadura an dem unheimlichen Abgrund „zum krummen Peter“ vorbei durch finstere, mit dunkeln Tannen- und Arvenwäldern bewachsenen Tobel und über die kleine durch das Tobel Ova d`Spin getrennten Plateaux von Champ Sech, wo im Schwabenkriege die Engadiner siegreich gegen die Oestereicher kämpften, in zweieinhalb Stunden, ohne eine menschliche Wohnung zu berühren, nach dem in abgeschiedener Wildniss am Ausgang der Val Ftur und Val del Fuorn lieg. gastl. Wirtshaus am Ofenberg, in ein eigentl. Bärenrevier am Fusse des Piz del Fuorn, wo der Reisende stets freundlich Aufnahme treffl. Verpflegung u. billige Zeche findet. Der biedere durch seine Körperkraft berühmte Wirth Simon Gruber ist ein unerschrockener Bären- und Gemswildjäger. In frühereren Zeiten wurde das metallreiche Gebirge durch Bergwerke u. Schmelzofen, welche in dieser Gegend standen, ausgebeutet. In s. Richtung führt nun e. Saumpfad ü. e. Bergabhang durch e. grauenhafte Wildniss, Schuttmassen von unerhörtem Umfange, himmelhoch sich aufthürm. Felsgerippe mit eisbedeckten Zinnen u. Köpfen von abenteuerl. Formen, durchschnitten von spaltenartigen Tobeln, auf schwindelnden Brücken den wütenden u. donnernden Spöl überschreitend, nach dem reizenden Livignothal. Durch die ö. v. Ofenhaus mündende Val Stabelchod kann man auf Jägerwegen nach dem Val Furaz und von Bufalora durch die Val Nügliabendahn und niedersteigend in`s Scarlthal u. nach Schuls gelangen.“

„B. Vom Ofenhaus über Sur Som nach Mals

Poststrässchen stellenweise sehr übel u. sich fast verlierend bis Münster. Vom Ofenhaus über die fast sumpfige und monotone Alp Buffalora, 1970 M., wo sich der Buffalorapass, 2354 m., nach V. Fraele abzweigt, dann an dem eine(1/2) St. weiter l. den Plaun del Aua ansteigenden Pass nach Scarl, vorbei zum Cierfser-Jöchlein od. Sur Som, wo das Gebiet der Gemeinde Zernetz, welches so gross als der ganze Kanton Genf ist, aufhört. Frische Quellen. Dann steil durch Arvenwald u. Legföhengestrüpp hinab in das Ramthal, gewöhnlich Münsterthal, Val Müstair genannt. Das kl. Ramthal hatte zu allen Zeiten aufgeweckte Köpfe.

Der gekrönte Dichter Lemnius Emporicus stammt von Valpaschün, n. von Valcave, der Reformator Ph. Galicius von Punt Villa, zw Münster u. Tauffers; auch P. Theodosius stammte aus dem Ramthale. In wiesenreichem Thalgegend liegt idyll. (1 1/4) Cierfs, 150 Ew., 1664 M., wo es früher viele Hirsche gab, u. von wo man n. durch die Durezzaschlucht, wo sich der Weg nach Scarl mit demjenigen von Lü vereinigt, ü. die Alp Costainas ebenfalls in `s Scarlthal. Alpenrosen neben Getreidefeldern. Eine finstere Thalschlucht unweit Cierfs wird noch jetzt von vielen als ein Versammlungsort von Unholden gefürchtet.- Ueber e. sumpf. Ebene nach dem 1834 u. 1839 von Ruffenen fast ganz verwüsteten Fuldera, 141 Ew., 1641 M. Grosse Wuhrbauten hier und weiter unten.

Oben auf sonniger Terrasse liegt wunderherrlich das kleine Dörf Lü, 41 Ew., 1918 M., mit reizender Aussicht. Ein ordentlicher Weg führt an den Hütten v. Lussai vorbei u. ein Bergpfad von da weiter nach Scarlthal. Durch eine hohle Gasse weiter hinab nach Valcave, 181 Ew., 1410m., in wohlbebautem, aber stets von e. Wildbach auf der r. Thalseite bedrohten Gelände mit hübschem Schulhaus. Dann erreicht man bald den ansehnl. u. gut gebauten Hauptort St. Maria. (Weisses Kreuz sehr gut) Ew., 439, am Fusse des Umbrail, ü. welchen eine Strasse nach dem Addathal gebaut werden soll. In der Kirche schöne Orgel. Durch die fruchtbare, aber teilweise vom wil. Rambach verheerte Thalfläche mit hübscher Aussicht auf die umgeb. Gebirge u. den schönen r. Fall der Pische führt die gute Strasse an den wenigen Häusern von Sielva vorüber, bei der Säge den Rambach überschreitend, nach dem gr. D.(3/4) Münster ,rom. Müstair, 473 Ew., 1148 m., dem einzigen kathol. u. vorherrschenden deutsch (falsche Aussage) redenden Orte des Thales, mit einem ansehnl., angebl. von Karl dem Grossen od. Karl dem Dicken gestifteten Benediktiner- Frauenkloster, in alten Urkunden Monasterium Tuberis genannt. Der Ort wurde öfters von wilden Rufen heimgesucht.“

Am 4. August 1868, also noch vor dem Bau der Kunststrasse, berichtet der *Bündner Tagblatt* über das Projekt Kunststrasse Zernez - Müstair.

„Seit 2 Monaten verweilt halb im Münstertal, halb auf dem Ofenberg Hr. Ingenieur Tognola, um die dritte im Strassennetze begriffene Strecke von Zernez bis zur österreichischen Grenze abzustecken. Sein erstes Trace ist nun von Münster, wo er die Arbeit begann, bis Zernez vollendet und zum Teil vom Oberingenieur auch genehmigt worden. Auch andere urtheilsfähige Männer, die nur eine kleine Idee von der Technik besitzen, können mit der gezogenen Linie zufrieden sein. Dass hie und da die fettesten Wiesen, die ergiebigsten Aecker durchschnitten und zur Vermeidung von argen Krümmungen und Stützen, ein paar sonst baufällige Häuser abgebrochen werden müssen, ist, bei der alterthümlichen Bauart unserer Dörfer, nicht anders zu erwarten. Andere Gemeinden im Kanton hatten kein besseres Schicksal und mussten sich auch in Geduld fügen. Die vielen Vortheile einer leichten Kommunikation mit der übrigen Welt wiegen einige Nachteile, welche durch Expropriationskosten entstehen, hinlänglich auf. Haben die äusseren Gemeinden, grössere Opfer zu tragen als die am Fusse des Berges liegenden, so bedenke man, sie sind auch volk- und geldreicher. Es gibt nach der Aussage des Ingenieurs eine schöne, bequeme und, bei der Ausdehnung, gar nicht so kostspielige Strasse, auf welche besonders die Münstertaler, wenn sie nicht in ihrer Abgeschlossenheit verharren wollen, sich nur freuen können. Bis zum Ofen gibt es lange nicht so viele Schwierigkeiten, wie auf dem Flüela und auch Albula, die Terrainverhältnisse sind günstiger, sowohl für den anfänglichen Bau als auch für die spätere Unterhaltung und Offenhaltung zur Winterzeit. Um das Trace nur in allgemeinen Umrissen anzugeben, wird mit 3 Kehren von höchstens 8` Steigung das Cierfer Joch erreicht, von da ohne Kontrapendenz gelangt man leicht in die Ebene von Buffalora, die sich unter verschiedenen Namen bis an das Ofenwirthshaus erstreckt. Die grösste Abweichung von der alten Richtung tritt erst hier ein. Denn, statt den beschwerlichen und langweiligen Champ-Lönch zu passieren, geht man bei der sogenannten Bärenfalle vorbei, unter Crastatscha hin mit gelinder Pendenza zum Champ-sech wieder hinauf, und von welchem Punkt weg die Schwierigkeit, ausser etwa dem Troi=trid, unschwer zu überwinden sind, indem die neue Linie zur Gewinnung des Niveau, halb ob halb unter dem früheren holperigen Weg gezogen ist. Die Strasse wird auf der ganzen Strecke auf der Sonnenseite - wie angenehm für Touristen- angelegt.

Weicht so viel wie möglich den Lawinenzügen aus und kommt hernach unter allen Bergstrassen, den Routen I. Ranges, den Strassen in der Ebene, am nächsten. Die sämtlichen Konstruktionskosten sollen den von Hrn. Oberingenieur gemachten Voranschlag von FR. 270 000 nicht übersteigen und die Fahrt von Cierf nach Zernez beträgt, nach genauer Berechnung, 4 Stunden (vor dem Bau der Kunststrasse etwa 7Std.). Ein Wunsch ist an unsere Standeskommission gerichtet, sie möge, in Erwägung der grösseren Wichtigkeit in strategischer, sogar postalischer und merkantiler Bedeutung, bei ihrem nächsten Entscheid der Ofenstrasse die Priorität zuerkennen und den Bau gleich nächstkünftiges Jahr an Hand nehmen. Die Bedeutung der kostspieligen Landwasserstrasse vermögen wir bis zur Stunde nicht recht einzusehen. Es werden dabei gewiss nur einige Spekulanten begünstigt.“

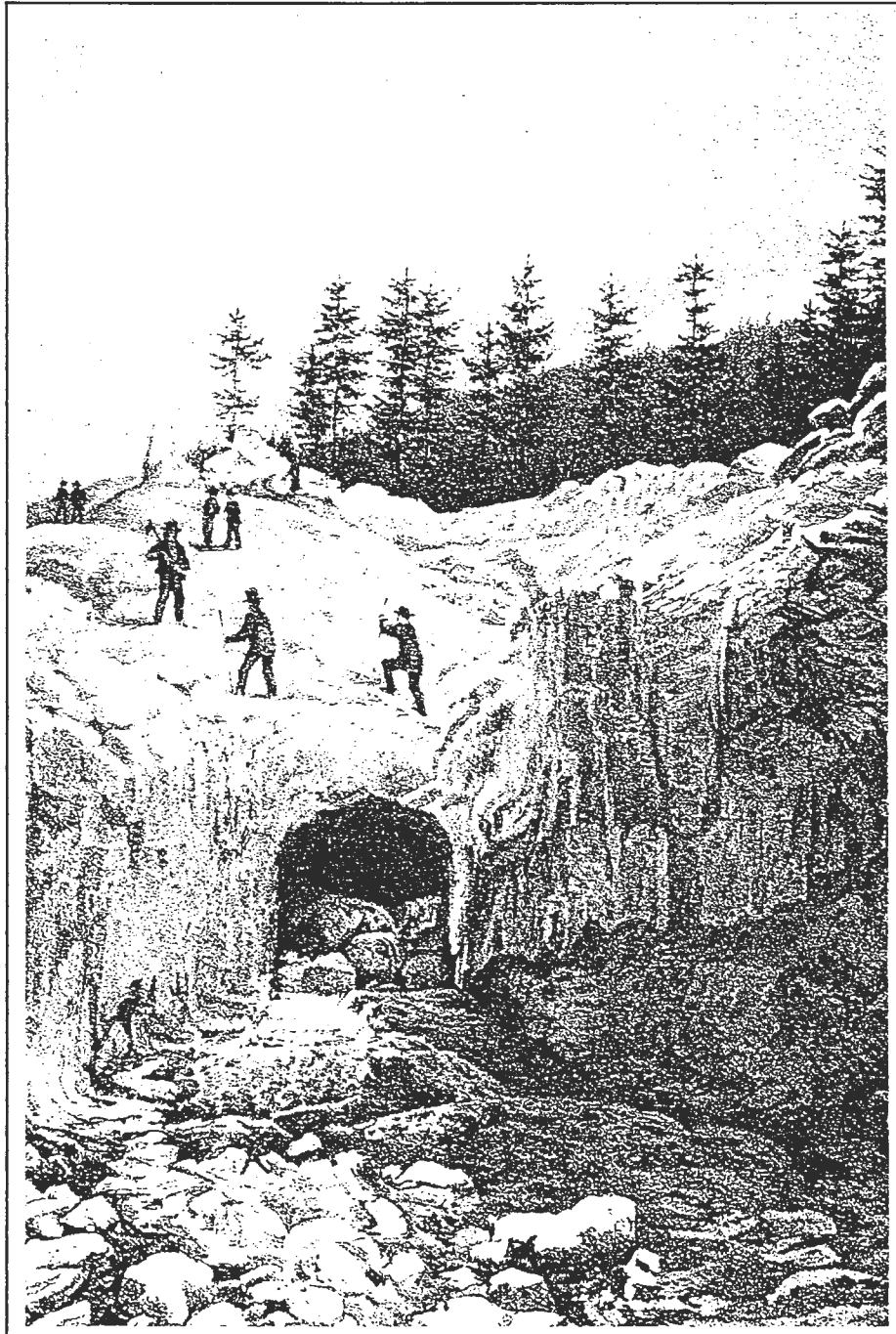
Dies sind eindeutige Worte vom Münstertaler Korrespondenten des Bündner Tagblatts, welche aber gut Auskunft geben über die Strassenverhältnisse am Ofenberg vor dem Bau der Kunststrasse. Es scheint wirklich so zu sein, dass nicht nur die Kunststrasse und die heutige Passstrasse auf fast gleichem Trasse gebaut wurden, sondern dass sogar noch die Linienführung (III) der älteren Ofenbergstrasse der heutigen sehr ähnlich war. Die grosse Ausnahme bildet der Streckenteil zwischen Il Fuorn und Ova Spin, welcher von diesem Artikel und von zahlreichen älteren Karten dokumentiert wird (siehe Feldkarten 5,6,7).

(Zu den Linienführungen I,II,III,IV siehe S. 100)

1876 sorgt die Ofenpassstrasse für Aufsehen im ganzen Kanton. Die Bündner Zeitung berichtet ironisch:

„Eine dieser „Löwinen“ (Lawinen) hat sich oberhalb Zernez quer über die Strasse gelegt. Es war in den letzten Tagen des Aprils. Sie liess niemanden passiren und war (hört) 64 Schuh hoch, 500 Schuh breit und 1000 Schuh lang. So eine „Löwin“ jagt man nicht so leicht aus dem Wege. Wollte man passiren, so musste vorerst ein Loch durch ihren Bauch gegraben werden, und das geschah auch mit Hilfe unzähliger Schaufeln. Das Bohren ging hier leichter als am Gotthardtunnel, aber doch war es eine hübsche Arbeit, bis durch diese Lawine ein Tunnel von 4 Meter Höhe, 3 1/2 Meter Breite und 75 Meter Länge für die barmherzige eidgenössische Post hergestellt war. Die Lawine blieb bis in den Sommer liegen. Für die Fremden war es ein grosses Gaudium, durch den Schneetunnel zu fahren, und sie kamen dadurch zu einer richtigeren Vorstellung von der Natur des Landes und der Lawinen“ .

Abb. 15 : (Zeichnung des Schnee-Tunnels von Zernez, 1876)



Tscharner (Eidgenössischer Oberstleutnant und Verfasser von „Wanderungen durch die Rhätischen Alpen“) weiss 1842 zu berichten, dass der Umbrailpass für die Münstertaler der meist benützte Pass sei, „weil die Münstertaler gegen Käs und Salz viel Wein, Reis und Mehl über Worms beziehen“. Bei Ebel hingegen erfährt man in seiner „Anleitung auf die nützlichste und angenehmste Art die Schweiz zu bereisen“, dass dieser Pass vernachlässigt und erst seit 1807 wiederhergestellt worden sei, was auch wahrscheinlicher ist und von Lutz 1822 bestätigt wird (Zortea 1987, 515).

Der Ofenpass muss für die Münstertaler von ziemlicher Bedeutung gewesen sein, wie hätten sonst die Beziehungen zum sprachlich und kulturell gleichen Engadin aufrecht erhalten werden können?

Trotzdem schreibt Ebel: „Das durch hohe Gebirge vom Engadin und Bormio getrennte Münstertal ist gar nicht besucht und wenig bekannt“. Aus lokaler und regionaler Sicht stimmt diese Aussage bestimmt nicht, was nicht zuletzt durch die zahlreichen, schriftlich festgelegten Abmachungen, betreffend Strassenunterhalt am Ofenberg, welche z. Bsp im Gemeindearchiv von Zernez zu finden sind, bestätigt wird.

Die Verbindungsstrassen Graubündens, welche der Bevölkerung weder die Vorteile noch die Pflichten der Transitstrassen brachten, blieben bis weit ins 19. Jahrhundert in meist sehr schlechtem Zustand, da die dafür zuständigen Gemeinden sie oft kaum unterhalten konnten und auch nicht wollten.

Der Ausbau der Strasse über den Ofenpass erfolgte dann in den Jahren 1870 bis 1872 . Dieser Pass stand an Bedeutung hinter denen an der „Oberen-“ und „Unteren Strasse“ zurück, weshalb die Mittel für den Bau auch erst viel später aufgebracht werden konnten (Zortea 1987, 499).

Die Strasse wurde auf 3,60 m Breite, teilweise sogar auf 4,20 m, ausgebaut. Die Bauingenieure Preis, Mani, Cloetta und Tognola überwachten die Arbeiten. Die Baukosten betragen 410 600 Fr., davon leistete der Bund eine Subvention von 181 100 Fr. (Caminada 1983, 192).

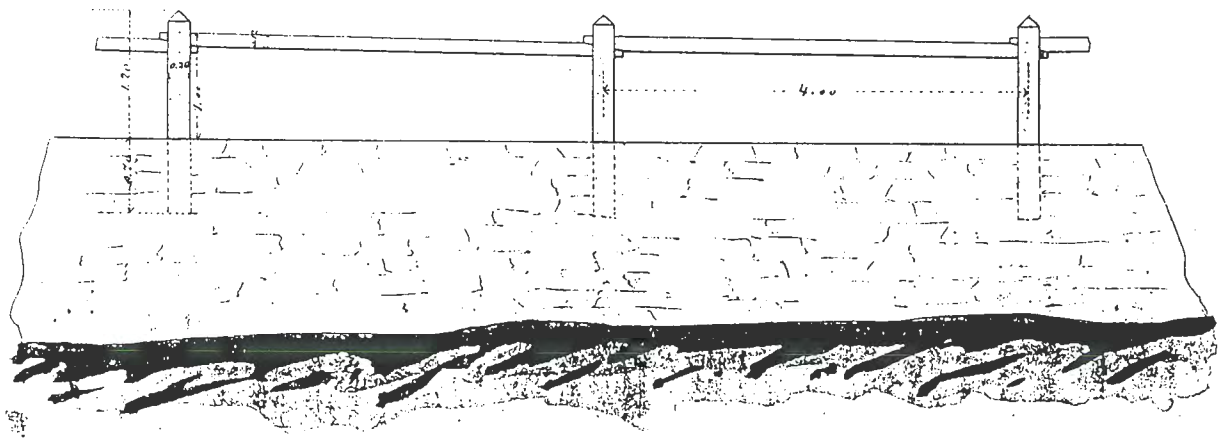
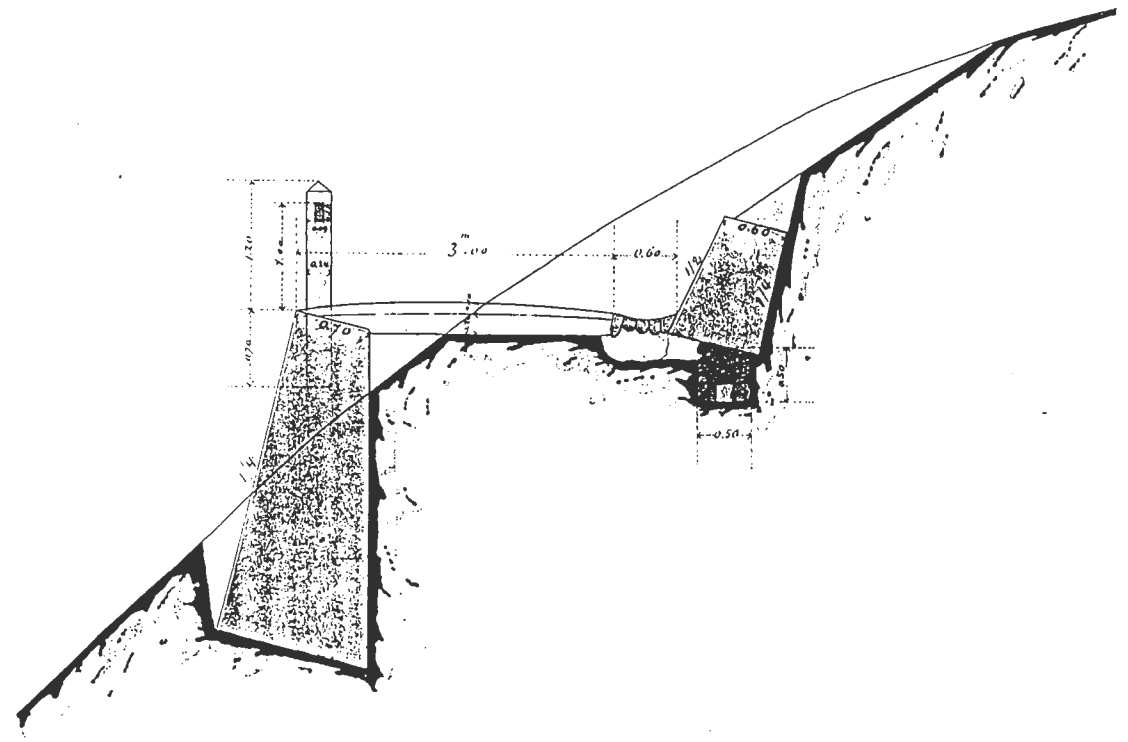
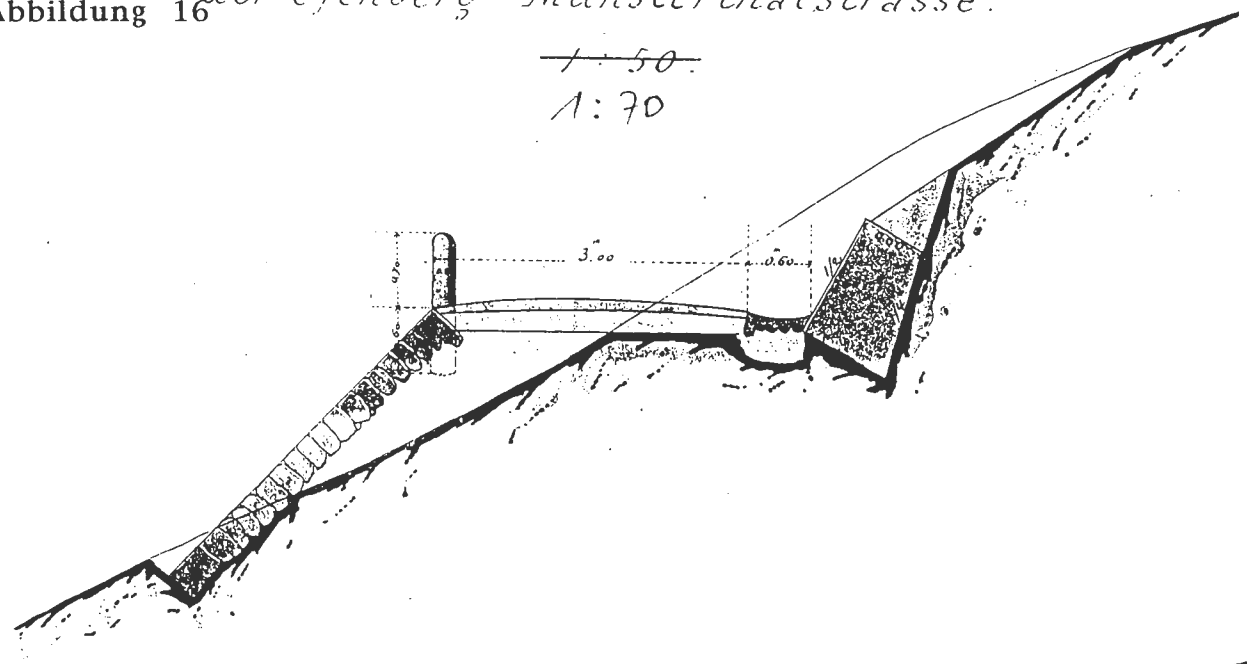
Die Abbildungen 16-19 beinhalten die Grundelemente der Kunststrasse in ihren verschiedenen Perspektiven. Es sind dies Kopien von Originalplänen, die beim kantonalen Tiefbauamt in Chur archiviert sind.

Siehe dazu Abb. 16-19 : Pläne mit Bauelementen der 1870 -1872 erbauten Kunststrasse

Normalien

Ofenpass ¹⁵⁹ der Ofenberg-Münsterthalstrasse Ofenbergstrasse
Abbildung 16

~~1:50~~
1:70

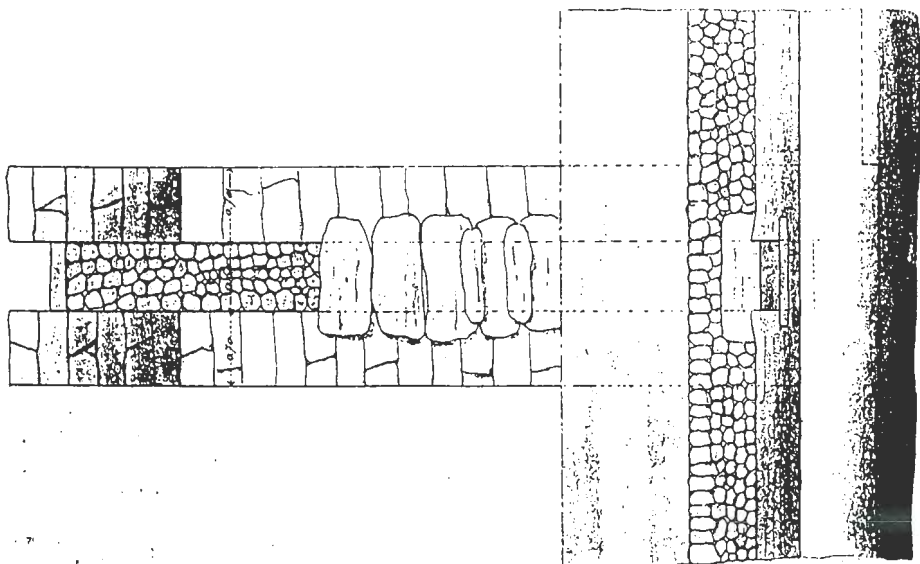
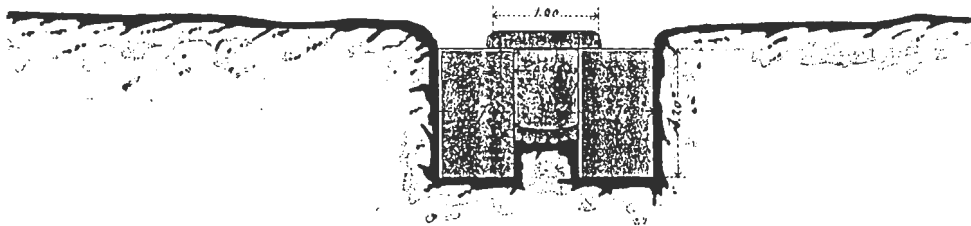
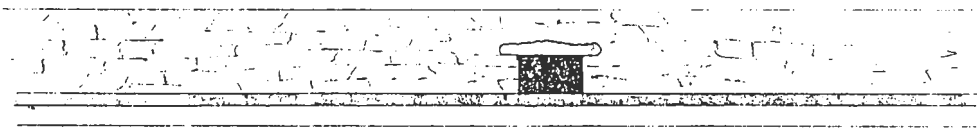
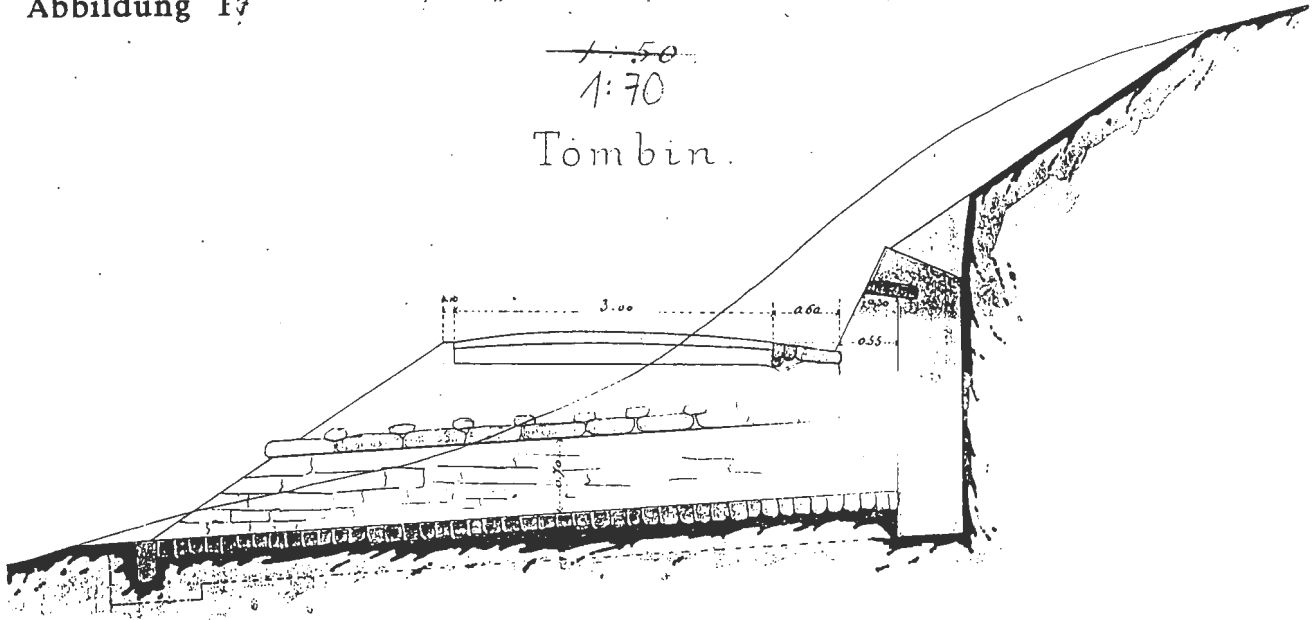


Normalien

Ofenpass ⁵⁹ der Ofenberg-Mühlbacherthalstrasse Ofenbergstrasse
Abbildung 17

1:50
1:70

Tömbin.



Normalien

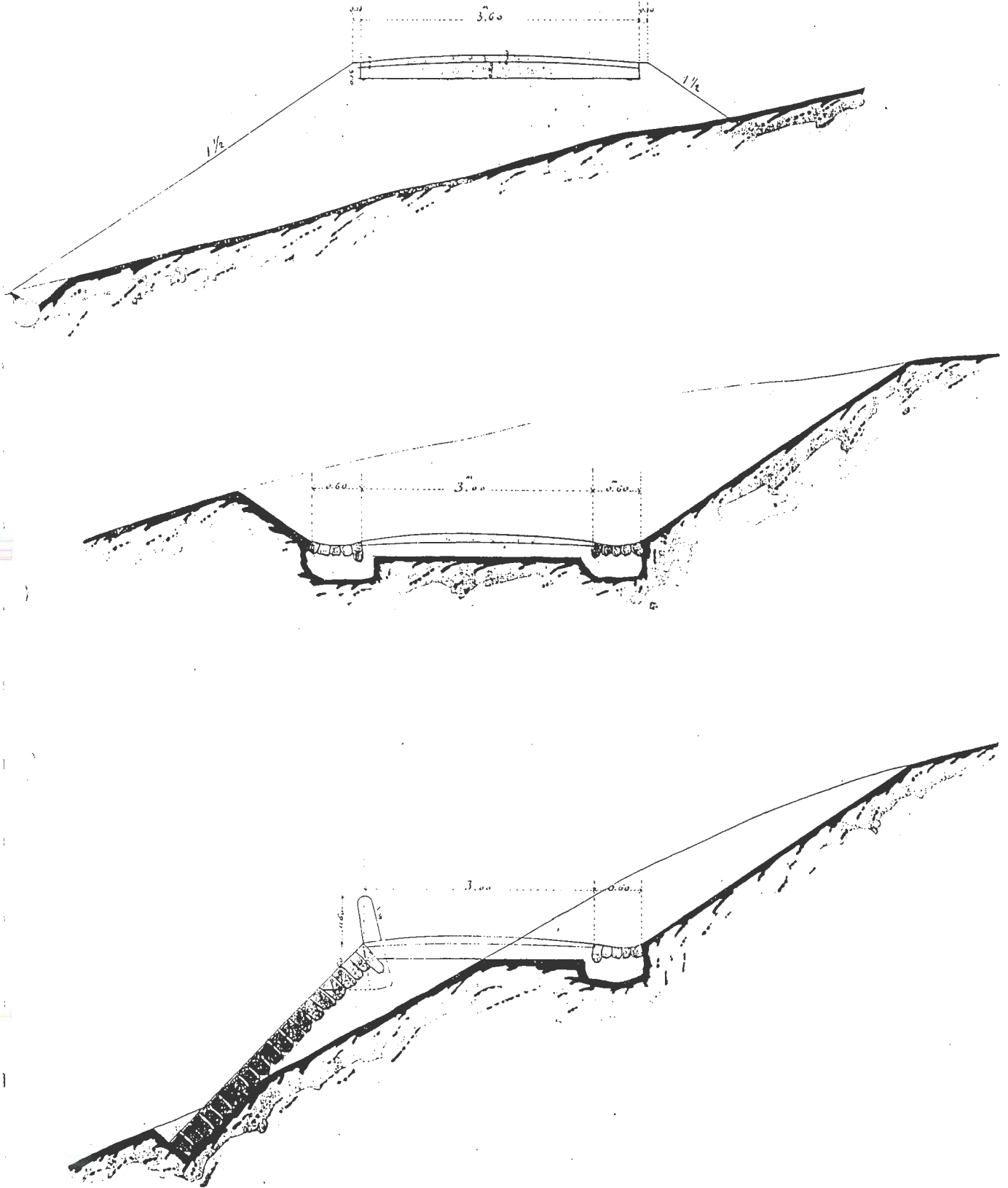
Ofenpass

Abbildung

der Ofenberg - Münsterthalstrasse.

Ofenbergstrasse

~~1:50~~
1:70



Normalien

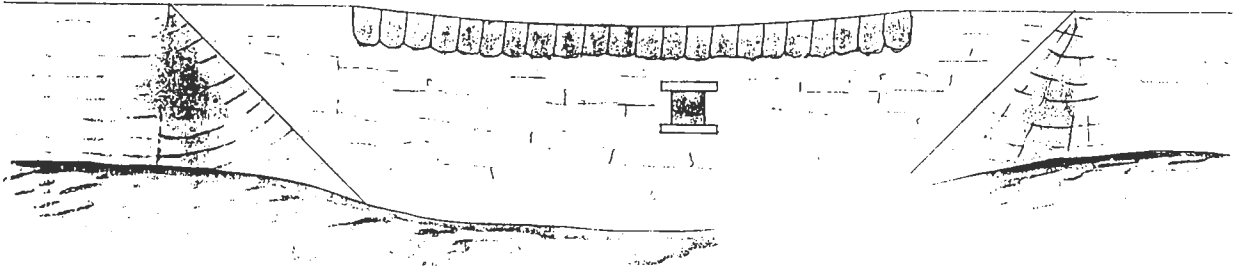
der Ofenberg-Münsterthalstrasse

Ofenpass
Abbildung 19

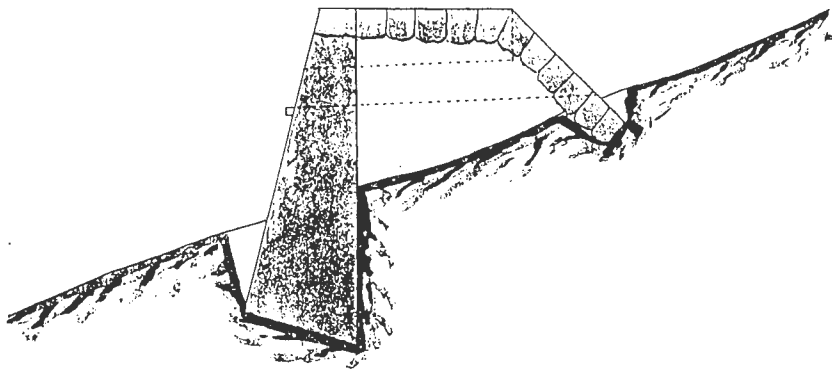
Ofenbergstrasse

1:140
Schaale

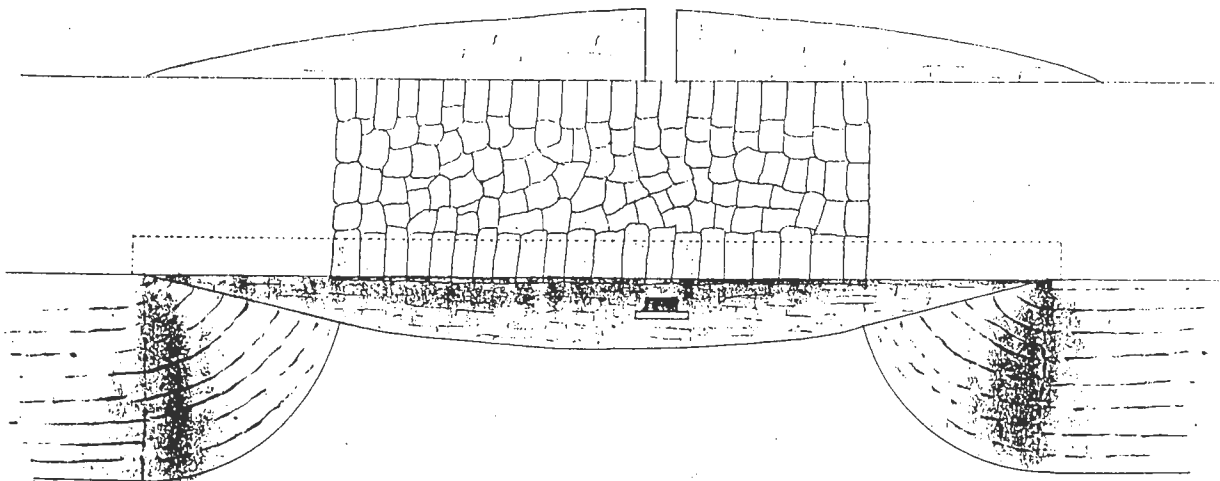
Aufriß



Querschnitt



Grundriß



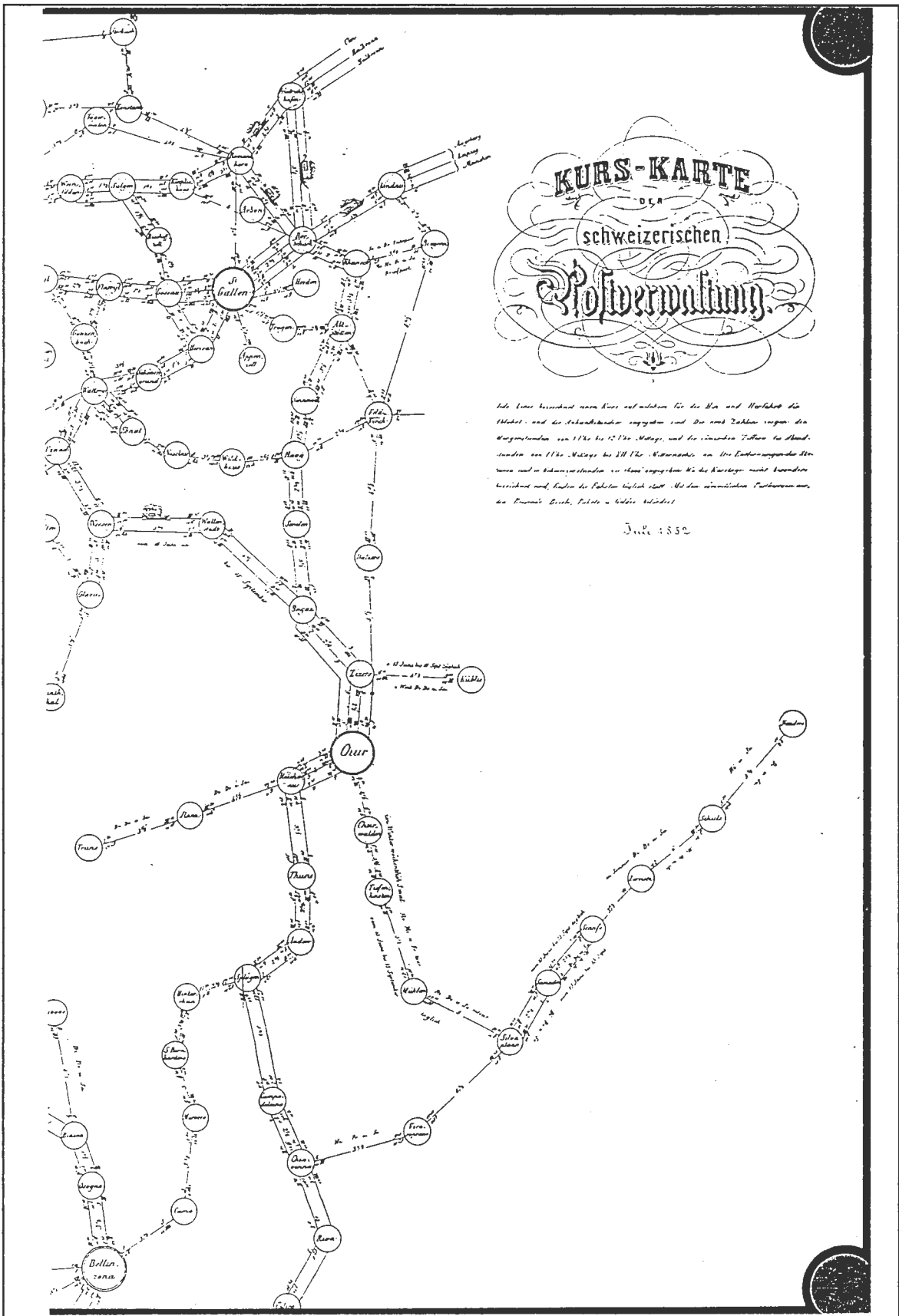
Pferdepostroute : Zernez - Münster

Noch 1848 verfügte das Münstertal nur über einen wöchentlichen Fussbotenkurs. Der Kreispostdirektor Stäger berichtet in seinen „Gedenkblättern“ von einem, aus Russland zurückgekehrten Münstertaler, der in Zernez mit dem Fussboten vereinbarte, dass ihm dieser den Inhalt seines Koffers auf drei Wochen verteilt, den leeren Koffer in der vierten Woche, bringen sollte (Gartmann 1983, 76).

Das offizielle, illustrierte Posthandbuch erwähnt 1893 einen Kurs in jede Richtung während des ganzen Jahres, im Sommer eine sechsplätzigige *Coupé-Kalesche*, während der übrigen Zeit einen vierplätzigigen Wagen oder zwei einspännige Schlitten. Beiwagenlieferung für höchstens zwei Reisende ab Zernez, Sta. Maria und Münster, ab Ofenberg nach Zernez für höchstens vier Reisende. Pferdewechsel auf dem Ofenberg. Dauer der Reise sechs bis sieben Stunden. Keine Extraposten. Die Strasse wird als musterhaft unterhalten bezeichnet. In Münster wird während des Sommers Postanschluss über Taufers nach Mals und über Schluderns nach Schlanders geboten. Als eine höchstinteressante Tour, die an Wildheit und Schauerlichkeit der Abgründe und Felsmassen kaum ihresgleichen habe, wird der vierstündige Abstecher über den Saumpfad durch die Schluchten den Spöl aufwärts nach Livigno empfohlen (siehe auch Feldkarte 6)(Gartmann 1985, 248).

Auf der Kurskarte von 1852 der schweizerischen Postverwaltung findet der Ofenpass noch keine Beachtung.

Karte 7: Kurskarte der schweizerischen Postverwaltung von 1852



(Quelle der Karte 7: J. Gartmann 1983, Die Pferdepost in Graubünden)

Eindrücke von der Pferdepost über den Ofenpass :

Abb. 20 : Pferdepost bei Tschier, ca. 1925 (Archiv Museum Chasa Jaura)



Abb. 21: Fahrplan der Pferdepostkurse: Zernez- Müstair (Archiv Museum Chasa Jaura)

25. Zernez-Ofen-Münster.			
Von 15. Juni bis Ende September.			
Zweispänniger Kurs. Reitwagenlieferung für 4 Reisende.			
Abg. von Zernez	9. Vorm.	Abg. von Münster	8. — Vorm.
Ank. in Ofen	11. 15	Ank. in Clerts	10. — "
Abg. von	12. —	Abg. von	10. 30 "
Ank. in Bufalora (Umspann)	12. 45 Nachm.	Ank. in Bufalora (Umspann)	12. 15 Nachm.
Abg. von	1. —	Abg. von	1. — "
Ank. in Clerts	2. 10	Ank. in Ofen	1. 30 "
Abg. von	2. 25	Abg. von	1. 45 "
Ank. in Münster	2. 40	Ank. in Zernez	2. — "
Preis von Zernez nach Ofen fr. 2. 10, Clerts 6. —, Münster 2. 40. Anschluss nach Schuls und Remaden.			
26. Nauders-Schuls.			
Abgang von Nauders	7. — Morgens	Abgang von Tarasp-Kurhaus	12. 35 Nm. *)
Ankunft in Schuls	10. 35	Ankunft in Schuls	1. — "
Abgang von Tarasp-Kurhaus	10. 55	Ankunft in Nauders	1. 35 "
Preis fr. 2. 70. Anschluss nach Clerts und Münster. Kurs von 15. Juni bis Mitte September.			

Abb. 22 : Pferdepost kurz vor Tschier, um die Jahrhundertwende (Archiv Museum Chasa Jaura).



Abb. 23 : Versuchsfahrt mit Citroen - Kegress am Ofenpass
(Kantonales Tiefbauamt Graubünden)



Postauto-Route am Ofenpass :

Befürchtungen, wonach der Betrieb einer Postautolinie am Ofenpass mit grossen Verlusten verbunden wäre, führten 1921 zu einem Gerangel. Privatbetrieb, RhB-Betrieb, Postbetrieb oder sogar Betrieb durch Ausländer standen zur Diskussion. Von den betroffenen Gemeinden wurde eine Teildefizitübernahme verlangt, was dem Postregal widersprochen hätte. Die Reaktion auf diese Forderung war vehement (Gartmann 1984, 123):

„ Wo ist bereits eine zweite Gegend oder Talschaft, welche die Defizite der Postverwaltung für die Aufrechterhaltung des Postbetriebes aus ihrem Gebiet sicherzustellen hat ? Wir kennen keine. Anlässlich der Budgetberatung in der eben tagenden Bundesversammlung hat Herr Bundesrat Haab gesagt: „ Schliesslich ist es unsere Pflicht, die abgelegenen Eidgenossen des Verkehrs teilhaft werden zu lassen, auch wenn es Opfer kostet. Sind denn die Münstertaler nicht die abgelegensten Eidgenossen ? Darum lasse man hier dem gesprochenen Wort auch die Tat folgen. Denn die Tat nur, und nicht das blosses Versprechen kann in einem Volke echte eidgenössische Vaterlandsliebe pflanzen und nähren“.

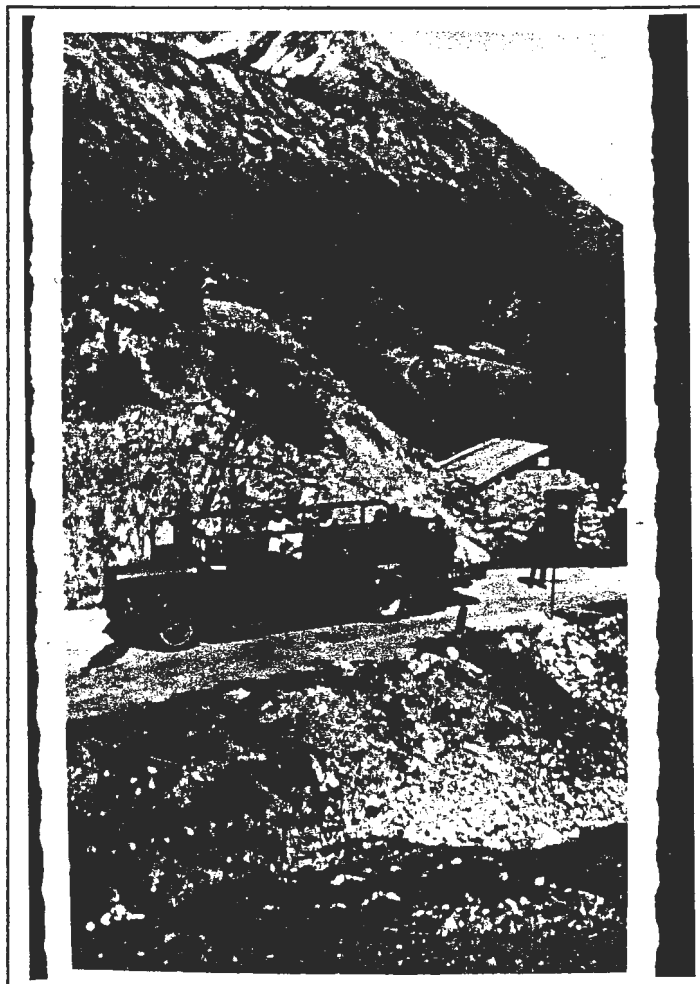
Im Juli 1922 fuhr dann das erste Postauto über den Ofenpass. Die Post hatte den Postautokurs auf eigene Rechnung eingerichtet und betrieb ihn mit geringfügiger Beteiligung der RhB und einzelner Gemeinden auf eigene Kosten. Der so gefürchtete Verlust betrug für das erste Jahr Fr. 1386.-, deutlich weniger als zur Zeit der Pferdepost (Gartmann 1984, 121-125).

2.7.3. REISEBERICHTE

Der Ofenpass fand in der alten Reiseliteratur nur wenig Erwähnung, genannt wird er nur in einigen Reisehandbüchern (Zortea 1987,499).

Bei Lutz 1827 Bd. 1, 241 liest man, „ ein für kleine Wagen fahrbahrer Weg “ führe darüber. Ebel 1843, 179/ Leuthy 1846, 118/ Meyer-Knoau 1838 Bd. 1, 33 schliessen sich diesem Urteil an, wobei Meyer-Konau hinzufügt, dass dieser Pass stark gebraucht würde. Der einheimische Tschanner bestätigte (1842, 284), dass der Uebergang viel begangen werde, und Joanne (1841,, Route de char “, 561) qualifiziert den Weg über den Ofenpass als Fahrstrasse.

Abb. 24 : Kurswagen am Ofenpass 1928 (Archiv Museum Chasa Jaura)



2.7.4. Historische Karten

2.7.4.1. Erstes Jahrtausend n. Chr.

Seit dem Ende der römischen Herrschaft in Rhätien bis zum Zusammenschluss der drei hochrhätischen Bünde sind von diesem Gebiet kaum Karten oder geographische Schriften erhalten; selbst die Itinerarien der Rompilger berühren die Bündnerpässe nur flüchtig (Waeber 1912, 14). Während der Reorganisation des römischen Reiches in der ersten Hälfte des 1Jh. n. Chr. wurde das unterworfenen Gebiet zur römischen Provinz *Rätien*. Wenig später, um das Jahr 300, teilten die Römer das nördliche Rätien in zwei Provinzen ein: die Ostschweiz, Graubünden, das Vorarlberg, der angrenzende Teil Tirols, das Vintschgau und Teile der Innerschweiz gehörten zur *Raetia Prima* mit der Hauptstadt Chur (Curia Raetorum). Die Hochebene nördlich des Bodensees und die nördlichen Teile Tirols bildeten bekanntlich die *Raetia secunda* mit der Hauptstadt Augsburg (Augusta Vindelicorum) (Schorta 1986, Das Rätoromanische in der Schweiz).

Auf der Karte 8 : *Raetia Prima/Raetia secunda* ohne Jahrgangsangabe, ist der Ofenpass nicht aufgeführt, die Verbindungsachse zwischen *Vallis Venosta* und *Raetia Curiensis* verläuft in der Gegend des heutigen *Reschenpasses*. Auch auf der Karte 9 *Die alten Strassen durch und in Raetien um 776*, die sich anscheinend auf Bischof Tellos's Testament abstützt, ist der Ofenpass nicht aufgeführt, im Gegensatz zum vergleichbaren Reschenpass.

2.7.4.2. 15., 16. und 17. Jahrhundert

In der geographischen Beschreibung Rätiens des italienischen Militärgeographen Vignati, „Itinerari militari: Strade militari della Rezia e del Ticino 1496-1519“ (Bollettino storico della Svizzera Italiana XXIII, p. 1-13, Bellinzona 1891.), ist der Ofenpass als *Montagna de Faldera* aufgeführt, fälschlicherweise nach dem Dorfe Fuldera i. Münstertal genannt. In der „*Alpisch Rhetia*“ von Tschudin A. (1505-1572), wird auch der Ofenpass beschrieben. Die in dieser Zeit erschienene Karte von Johannes Stumpf *Rhetia, die Zehend Landtafel*, (Karte 10) bezeichnet den Ofenpass als *Bufalora mons und Pes Falarius*.

Die Bündnerkarten, aber auch die Schweizerkarten des 16. Jahrhunderts, sind meistens Reproduktionen der Tschudischen Karte in verkleinertem Massstab (Waeber 1912,154).

Aussagekräftig sind diese Karten nur, was die Orts- Berg- und Talnamen betrifft, topographisch hingegen kaum. Anders im 17. Jahrhundert: Die Karte von Sprecher und Cluver (siehe Karte 11), ist eine für ihre Zeit vorzügliche Karte; die

Terraindarstellung ist weit besser geworden als in den Karten Tschudins (Waeber 1912, 161). Gleiches gilt für die Karte 12 *Carte Du Pais des Grisons* des Duc De Rohan, aus welcher vor allem auch die militärstrategische Bedeutung des Ofenpasses und des Umbrailpasses als Zugangspässe zum Veltlin ersichtlich wird.

2.7.4.3. 18. und 19. Jahrhundert

Im 18. Jahrhundert erfährt die Beschreibung des Ofenpasses keine wesentlichen Änderungen. Die Schweizerreisen des Zürcher Geographen J.J. Scheuchzer führten nicht ins Unterengadin oder sogar über den Ofenpass. Scheuchzer war der erste, der die Erdkunde in die Dienste der Naturkunde stellte. In den vorhergehenden Jahrhunderten waren die Schweizer und Bündner Geographen nämlich in erster Linie Historiker, denen die Landesbeschreibung als Grundlage für die Landesgeschichte diente, oder Soldaten und Politiker, die praktische militär- und politische Geographie betrieben (Waeber 1912, 165).

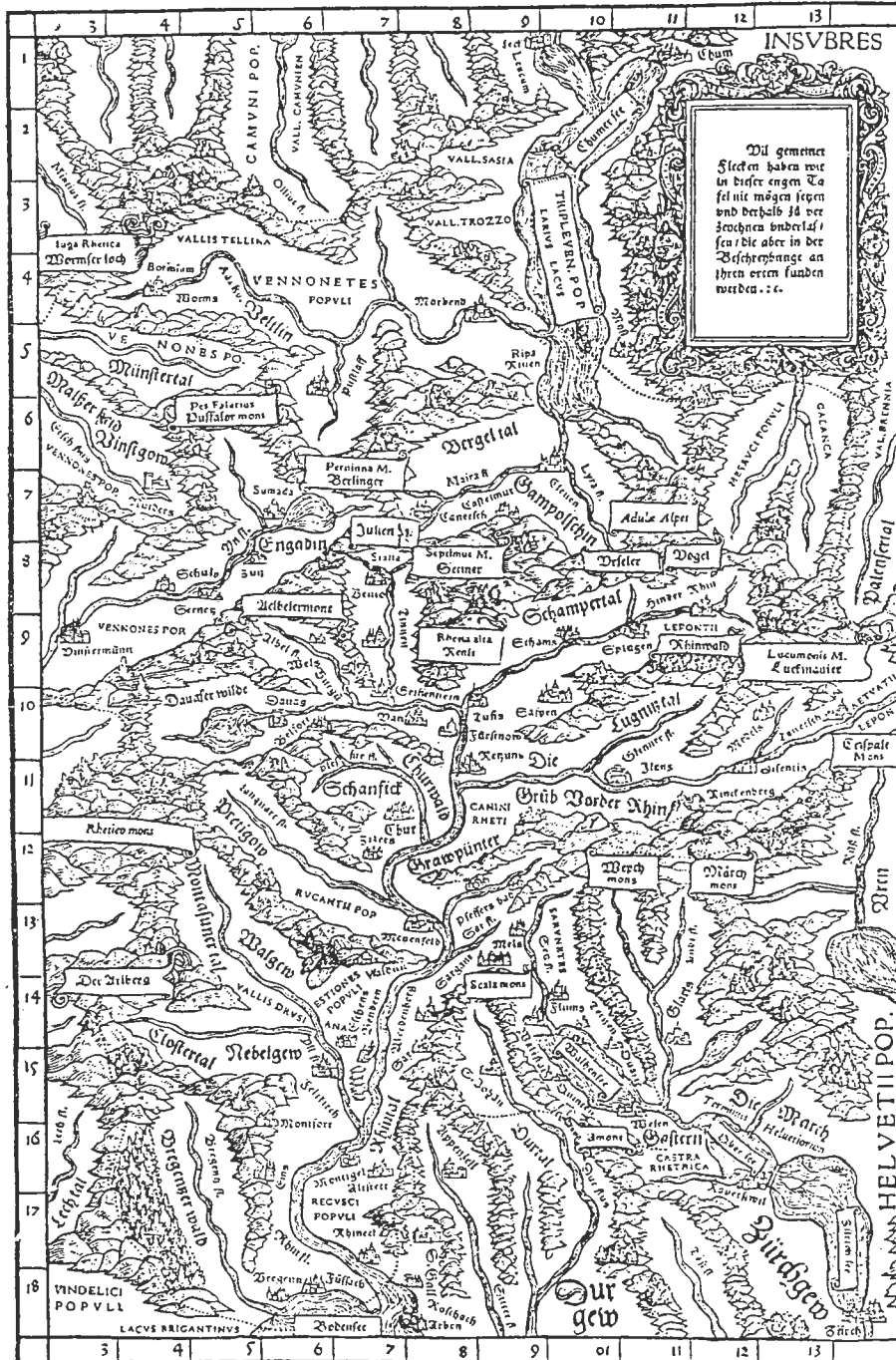
Im 19. Jahrhundert begann dann erst die Triangulation und Vermessung Graubündens durch das eidgenössische Topographische Bureau, geleitet von Guillaume Henri Dufour. In dieser Zeit (1854-1859) erschien dann auch die Dufourkarte, welche zum ersten Mal auch die Bündner Bergnomenklatur in den Hauptpunkten festhielt (Waeber 1912, 182). Noch vor dem Beginn der Triangulation und Vermessung erschien die Bündnerkarte von einem „Hrn. Major, R. am Stein“, welche interessanterweise zwischen Fahrwegen und Hauptstrassen differenziert und den Ofenpass als Fahrweg einstuft, (siehe Karte 13). Noch vor dem Bau ist die Karte des Unterengadins (siehe Karte 14) von Jakob Melchior Ziegler erschienen, welche den alten Weg (Linienführung (III), siehe Feldkarten) über den Ofenberg am genauesten kartiert. So sind in dieser Karte auch die Streckenabschnitte, welche nach dem Bau der Kunststrasse in den Jahren 1870-1872 einen ganz ~~anderen~~ Verlauf haben, sehr genau kartiert, wie zum Beispiel der Streckenabschnitt zwischen *II Fuorn* und *Ova Spin*. Die sogenannte *Siegfriedkarte*, die in den Jahren 1872-1881 entstand, kartiert nicht nur die neue Kunststrasse, sondern auch Teile des älteren Weges (Linienführung (III) (Karte 15)). Der farbige und genaue Uebersichtsplan von 1870 zum Bau der Kunststrasse gibt einerseits den Wegverlauf genau an, und andererseits vermittelt dieser auch einen guten Eindruck vom betreffenden Gelände. Dazu illustrieren die Abbildungen 11-14 die verschiedenen Grundformen von den Bauelementen (Normalien) der Kunststrasse am Ofenpass, die heute nicht mehr allzuoft ersichtlich sind, da sie meistens beim Bau und Ausbau der heutigen Passstrasse überprägt wurden.

2.7.4.4. Kartenübersicht:

- Karte 8: Raetia Prima und Raetia Secunda
(ohne Angabe von Autor und Entstehungsdatum)
- Karte 9: Helvetia unter den Römern
Die alten Strassen durch Rhaetien um 776
<<Vide Bischof Tello`s Testament>>
(ohne Jahrgangs- und Autorangabe Staatsarchiv
Chur)
- Karte 10: Rhetia, die Zehend Landtafel, Inhaltende die
Landschaften der Churwalhen und
Grauwpündter.
Johannes Stumpf 1548
- Karte 11: Alpinae feu Foederatae Rhaetiae,
SUBDITARUMQUE EI Terrarum nova
descriptio:
Auctoribus Fortunato Sprecher & Phillippo Cluverio.
(Bündnerkarte F. Sprecher und Ph. Cluver 1618)
- Karte 12: CARTE DU PAI DES GRISONS ,
DE LA VALTELINE, DES COMTES DE BORMIO ET DE
CHIAVENNE, Dressée pour l`intelligence de la Campagne,
Du DUC DE ROHAN, en 1633
- Karte 13: DER CANTON GRAUBUENDEN,
nach der von Hrn: Major R. am Stein im Jahr 1821.
- Karte 14: Karte des Unterengadins
1 : 50 000 Winterthur, ohne Jahrgang,
von Jakob Melchior Ziegler .
- Karte 15: Zusammenstellung aus den Blättern 424,425, 428 und
429 der Siegfriedkarte 1877/78.
- Karte 16: Uebersichtsplan der Kunststrasse am Ofenberg
1868
Kantonales Tiefbauamt / Chur

(Vergleiche dazu Kapitel 6.1. Kartographische Quellen, S.108)

Karte 10:

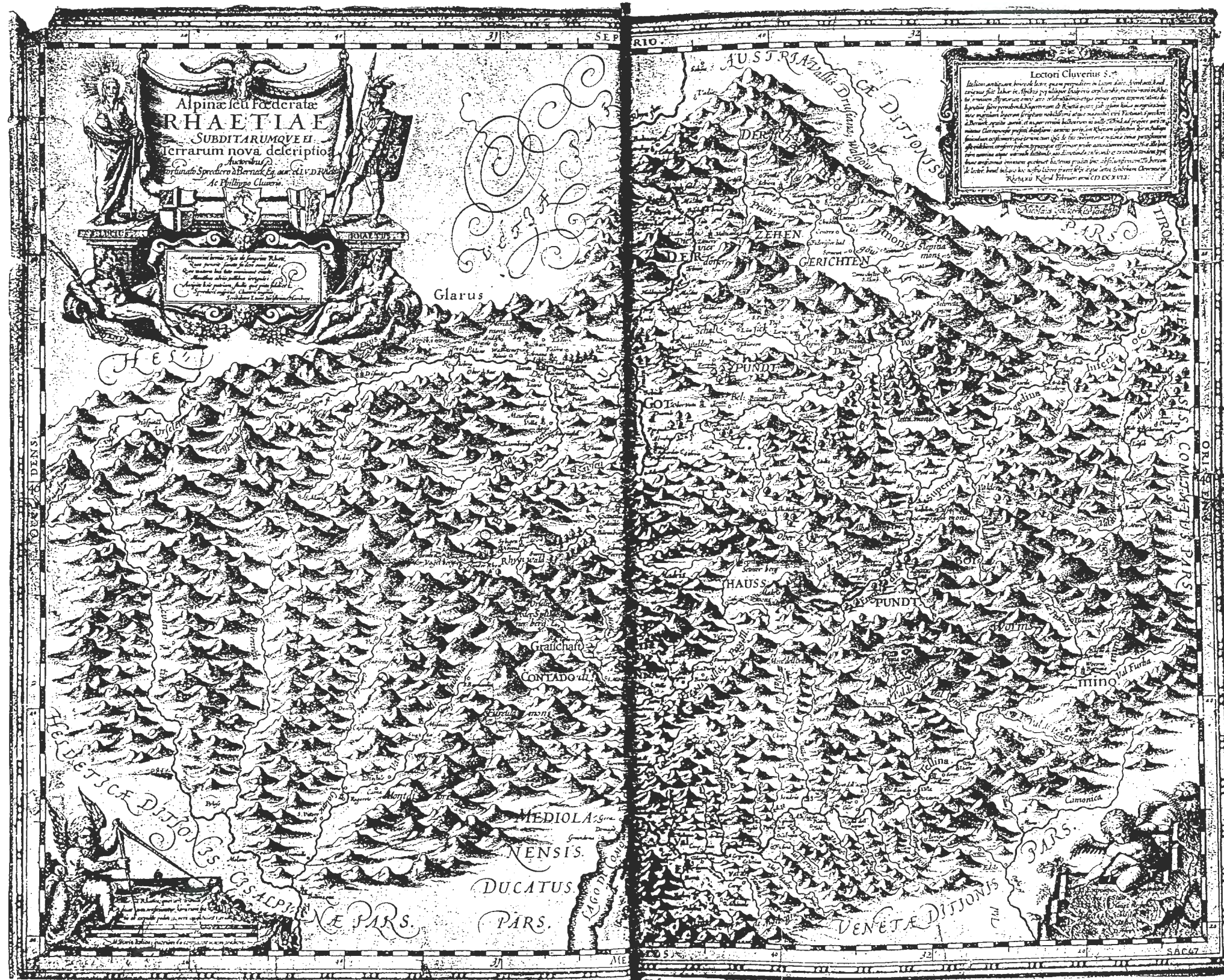


SAC47
Aus J. STUMPF'S CHRONIK 1548

JAHRBUCH S. A. C. XLVII

RHETIA, DIE ZEHEND LANDTAFEL, INNHALTENDE DIE
LANDSCHAFTEN DER CHURWALHEN UND
GRAUWÜNDTER.

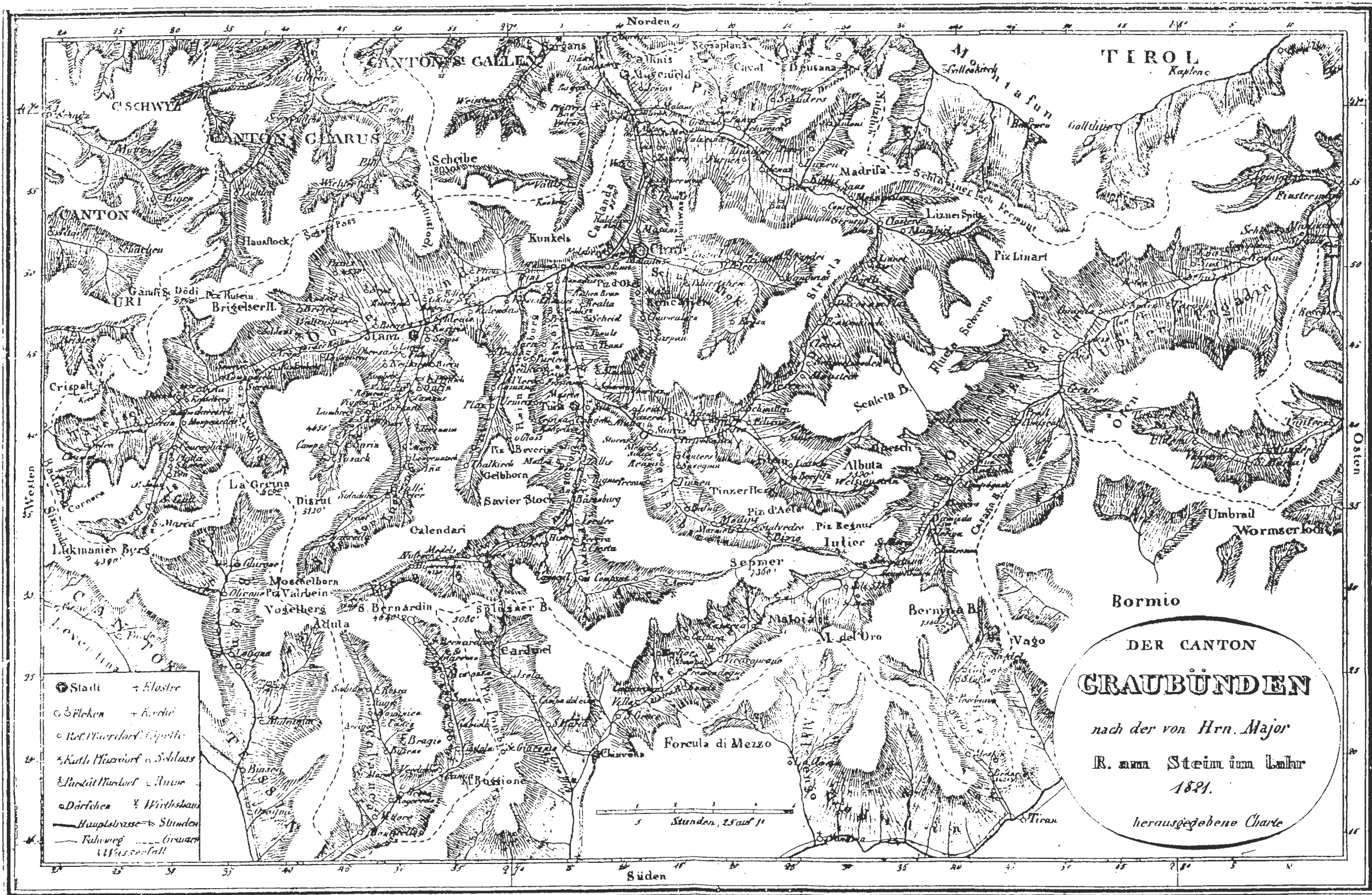
Karte 11:



Karte 12:



Karte 13:



Karte 14:

K. 14/15/16

Zeichen und Schrift Erklärung

Isopycnen von 30 zu 30 Meter senkrechtem Abstand

Terram-Schraffuren



auf Gletschern



Vegetations
bedeckte
Abhänge



auf Schweizerboden



Vegetations
bedeckte
Abhänge



auf Forstboden

Schutthalden



Alpen
(Paluz.)



Schutthalden



Wald



Höhenangaben in Metern

Kirchdörfer

Dörfer

Entfernte Häuser und Hütten

Kirche mit K. K. (Katholik) oder K. (Katholik)

Kapelle

Begräbnisplatz

Trigonometrische Punkt

Quelle

Wasserfall

Thalstrecke

Brücke

Ruine

Nordgrenze der Kastane

Gebirge

Gletscher

See, Fluss

Bach

Passstrasse

Palustrasse

Straße, Seilbahn, Saumwege

Kreuzweg

Säulenlinie

Grenze zwischen KREISEN

Grenze zwischen Tyrol u Vorarlberg

Schneefeld

Waldgrenze

Bedeutung von Local Ausdrücken

Deutsch	Romanisch	Italienisch
Gletscher, Firn, Fies	Vedret	Glaciera, Vedretta, Vetta
Pass, Sattel, Furd	Suocletta, fuorta, sella	Suocla, Bocchetta, Colmo
Alphülle, Thyr	Alpe, chauchas	Alpe, Casera
Obersass	Maryin	Alpe di Sopra
Mittelsass	Alp da mezz (alp d'oc)	Alpe di mezza
Untersass	Alp Sott (alp saot)	Alpe di Sotto
Maiensass	Maiaria, Maiara, Tramarca	Prato
Feld	Valleda, Val	Valle
See	Laj	Lago
Fluss	Flum	Fiume
Bach	Ova, ova	Fiume, ruscello
Quelle	Fontana, fontauna	Fonte, Sorgente
Wasserfall	Pischa, cascata	Cascata
Brücke	Punt	Ponte
Bad	bagn	Bagno
inner	da daint, da vains	di dentro
ausser	da dora, da fora	di fuori
Ober	sur, Seura	Sopra
hoch	ota, auta	alto
jencits	sur, dalotra vart, vid vart	oltre
Berg	Muut, muutaqua	Monte
Spitze, Soro	Fix, Coru, Cbuorn, Cuna	Dirco, Cima
Grat	ciaola, fil	Spina, resta
Kopf, Vorsprung	muotta	motta
Fels	Seso, Crap, opclm	Scoglio, Sasso, rupe
Mulde	murter	

Ofenpass

-79-

Ofenberg

Karte 14:





Karte 14

Stempas

San Valera

St. Maria

Valcava

Valdera

Valcava

S. Maria

Alto Adige

Alto Adige

Alto Adige

Alto Adige

Alto Adige

Ofenpass

81

Ofenbergstrasse

Karte 15



Karte 16:

Ofenberg- Münsterthaler- Strasse.



Uebersichtsplan

von

Zernetz bis Tyroler- Grenze.

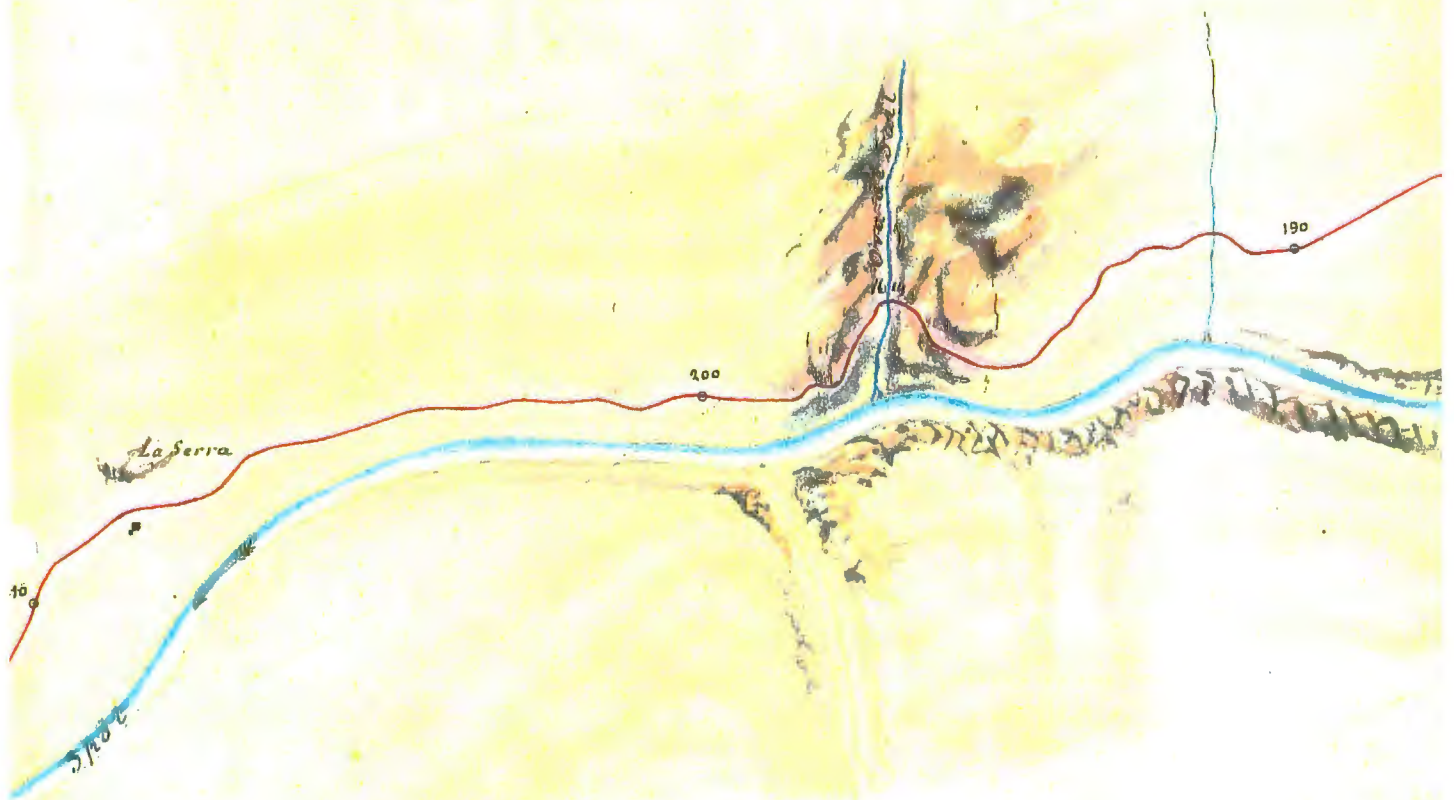
148 ^m ü. Meer
Zernetz.

Maassstab 1:10000

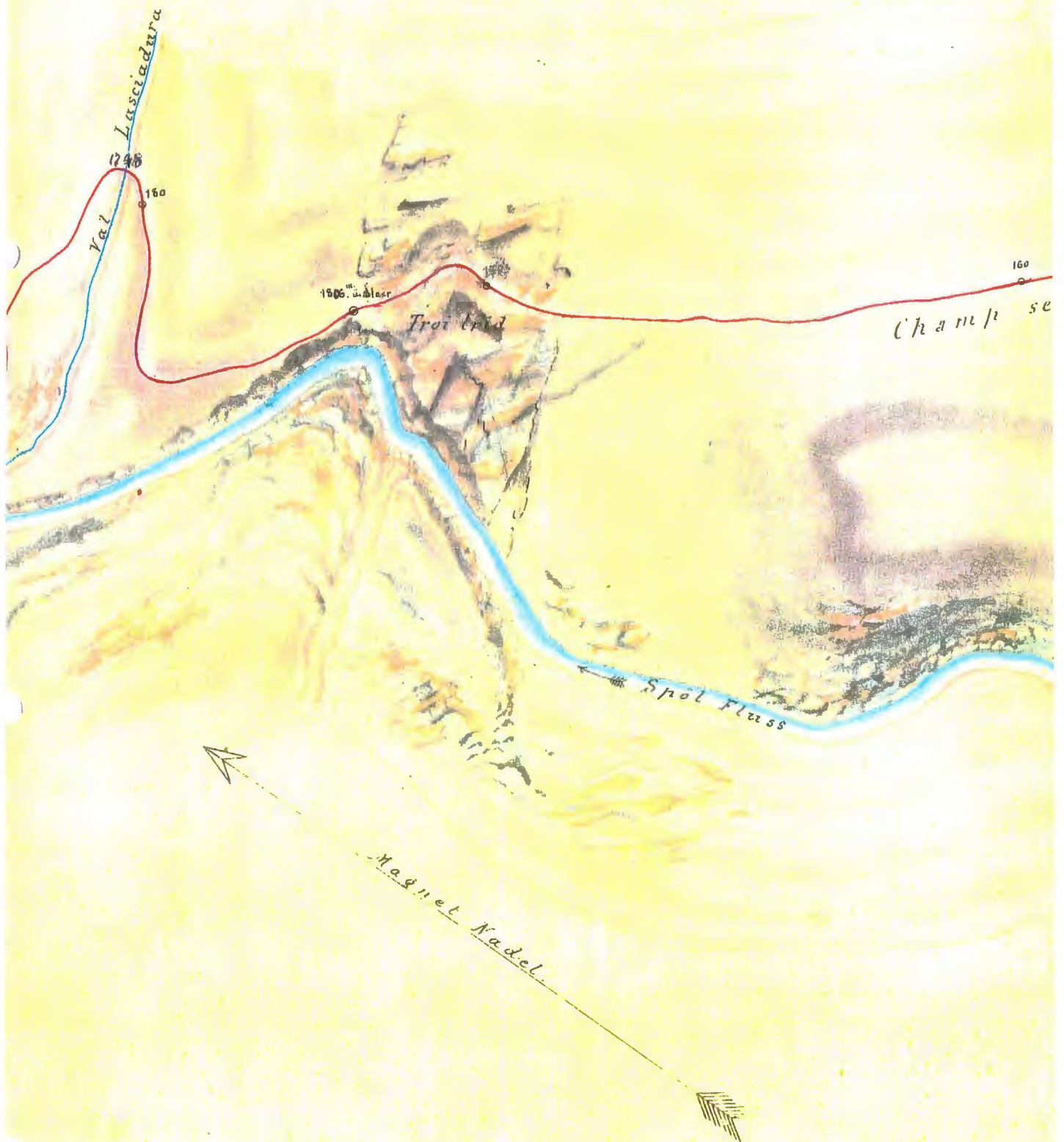


28c500.50

Karte 16:



Karte 16:



Karte 16:



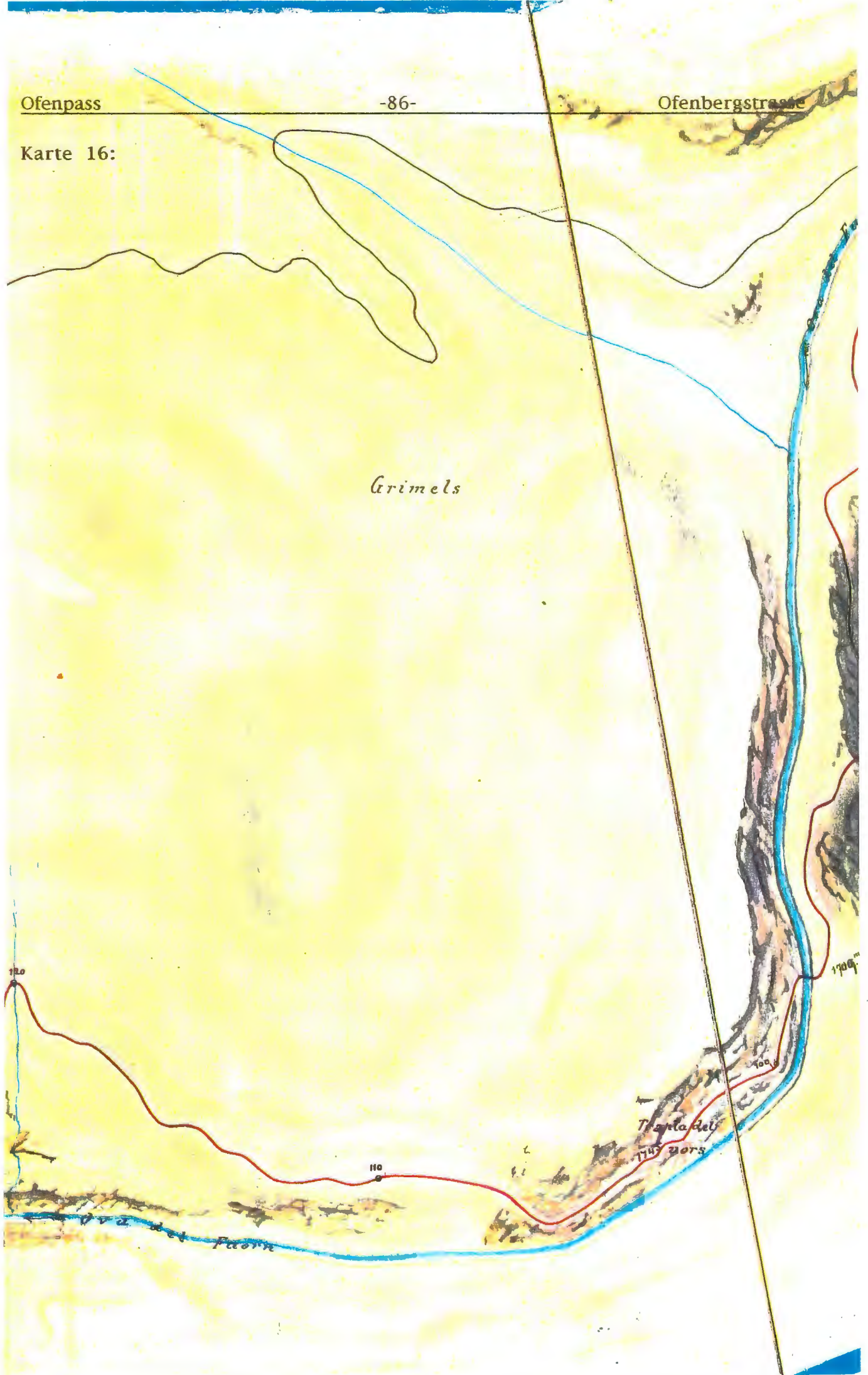
Ofenpass

-86-

Ofenbergstrasse

Karte 16:

Arimals



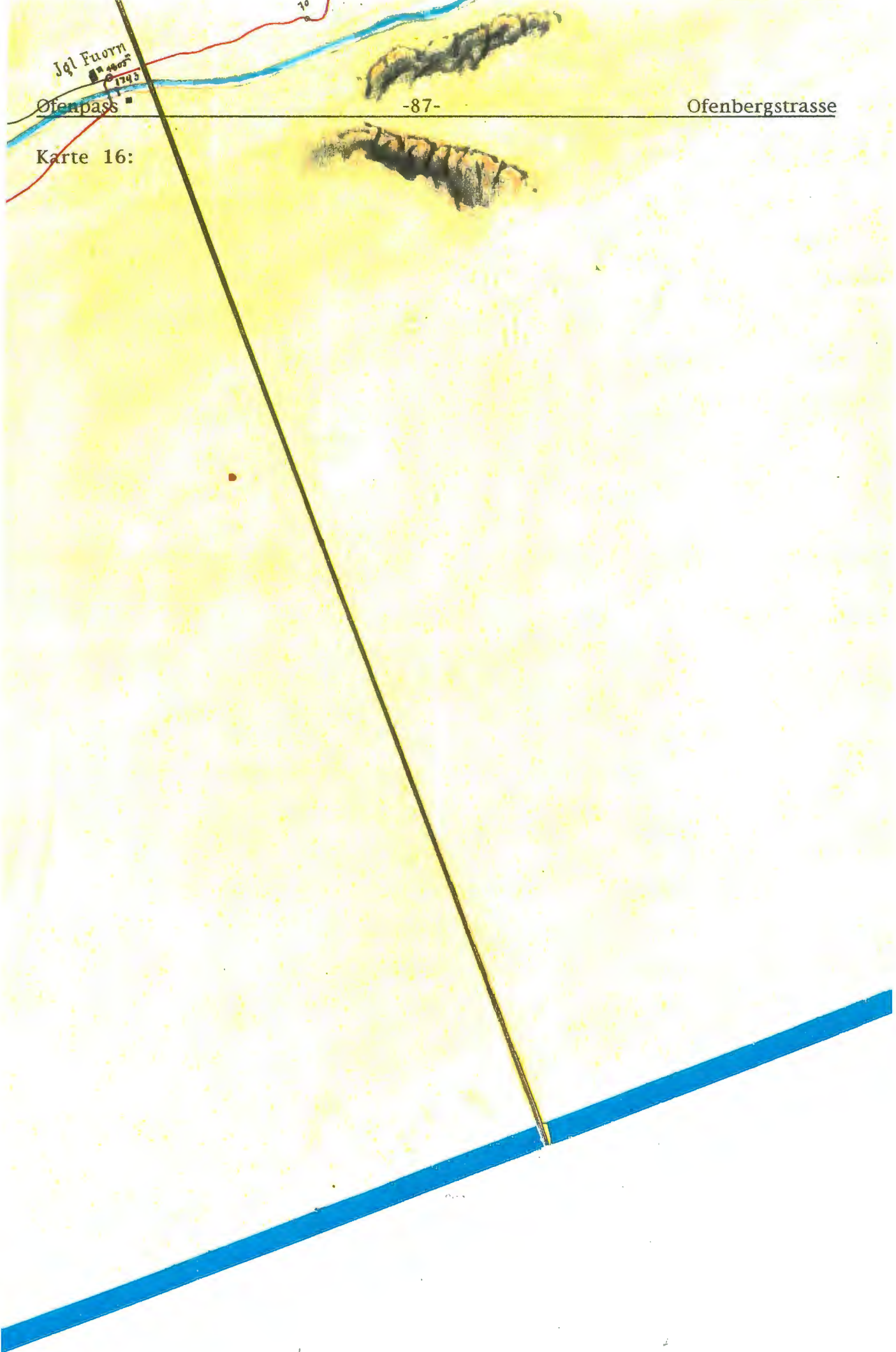
Jöl Fuorn

Ofenpass

-87-

Ofenbergstrasse

Karte 16:



Ofenpass

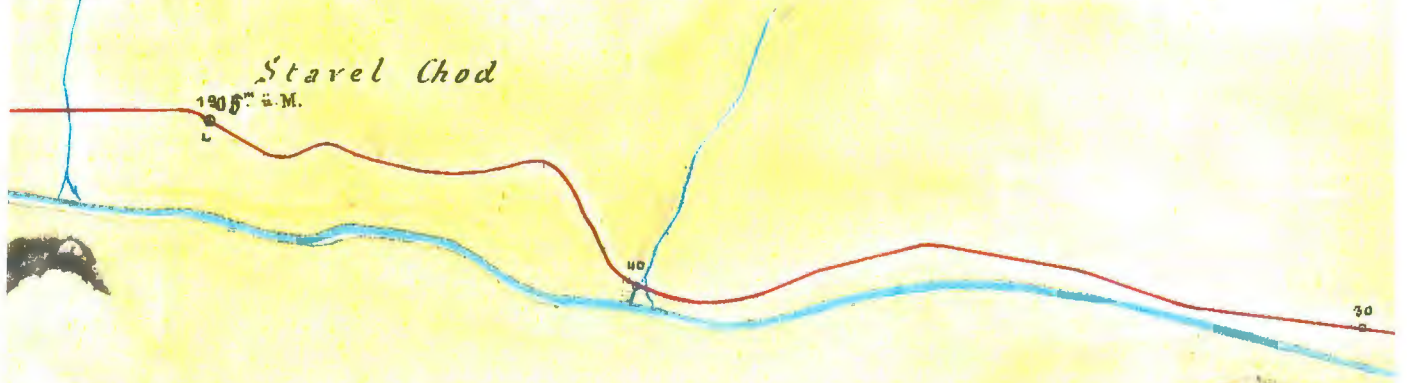
-88-

Ofenbergstrasse

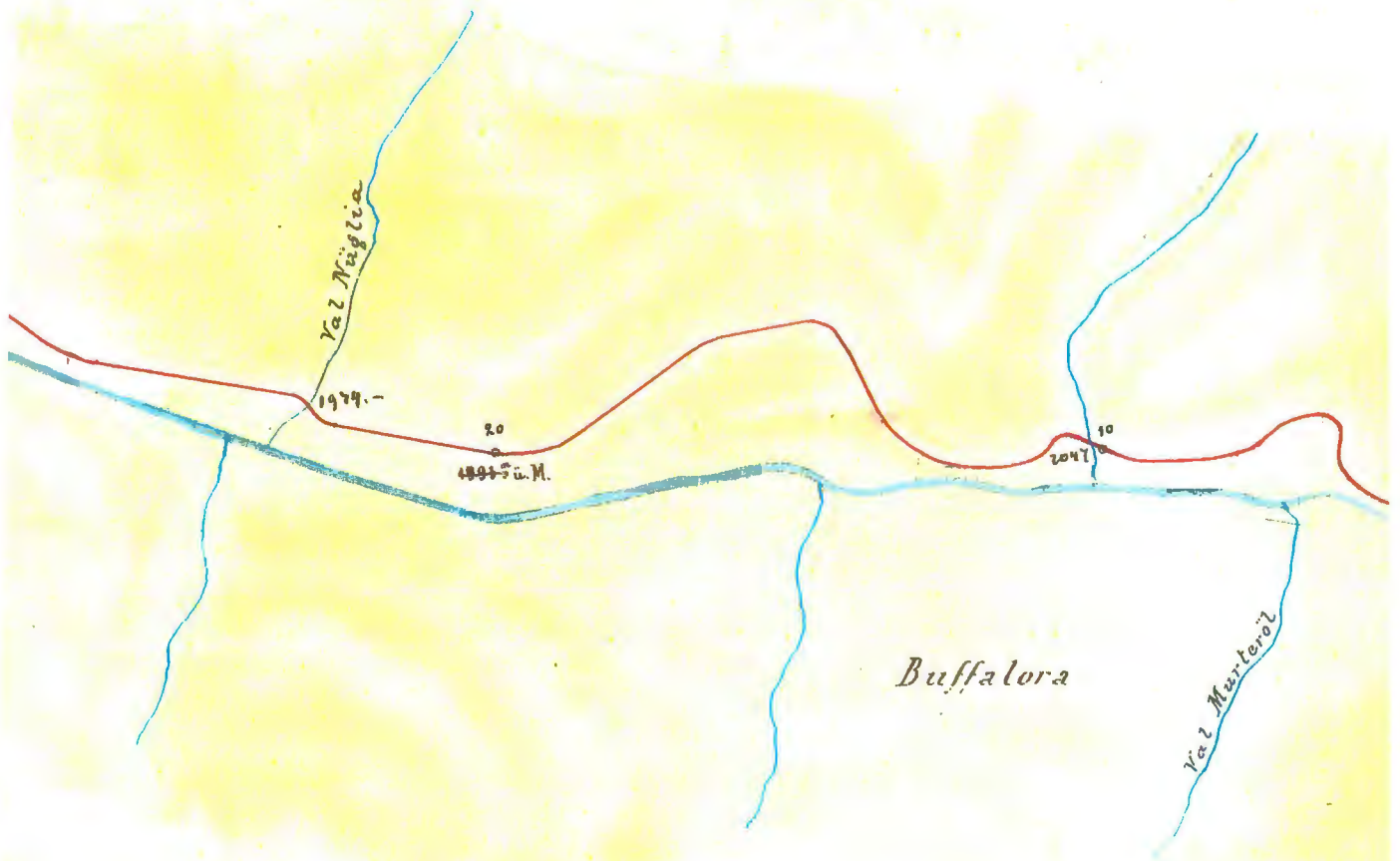
Karte 16:



Karte 16:



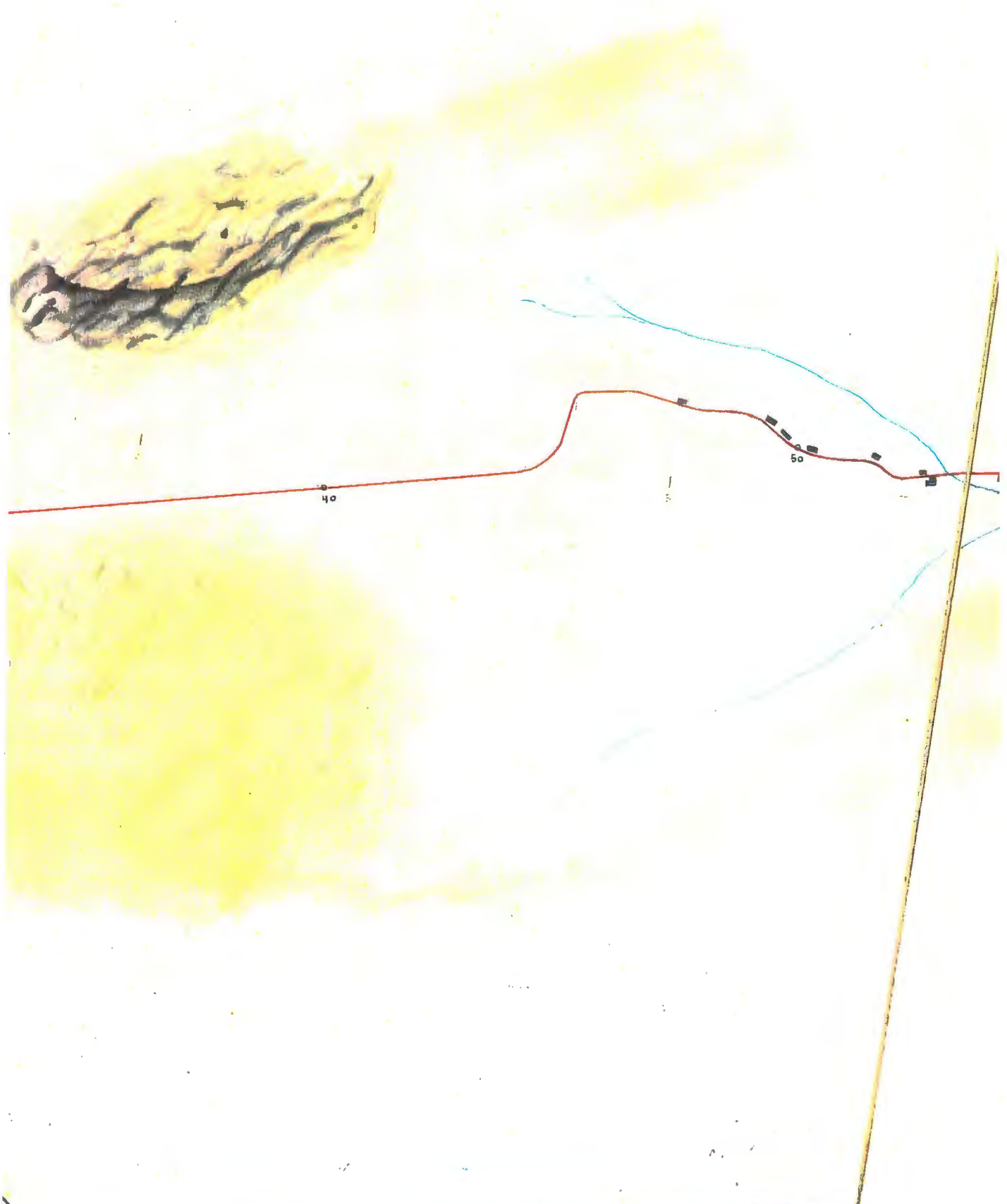
Karte 16:



Karte 16:



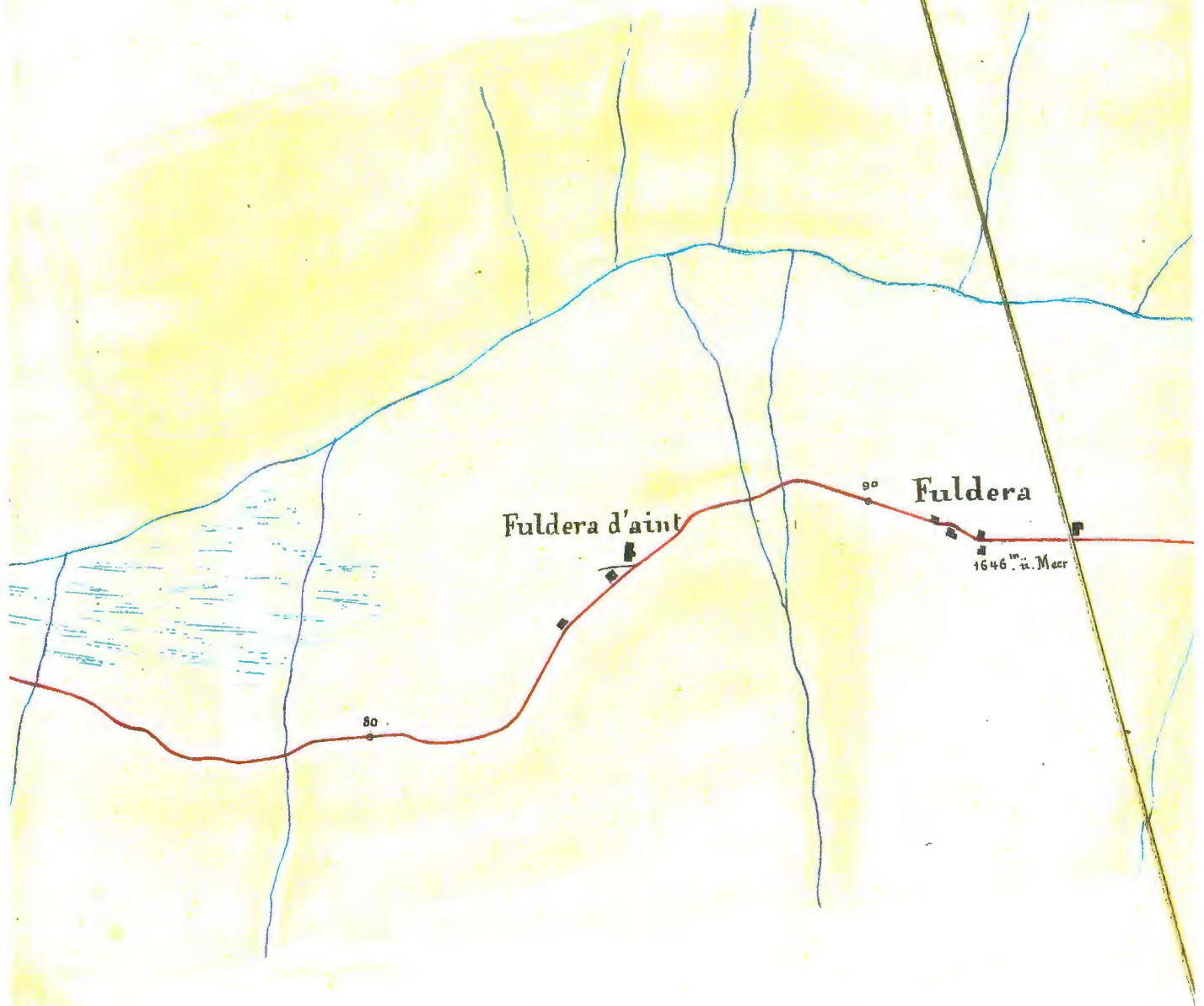
Karte 16:



Karte 16:



Karte 16:

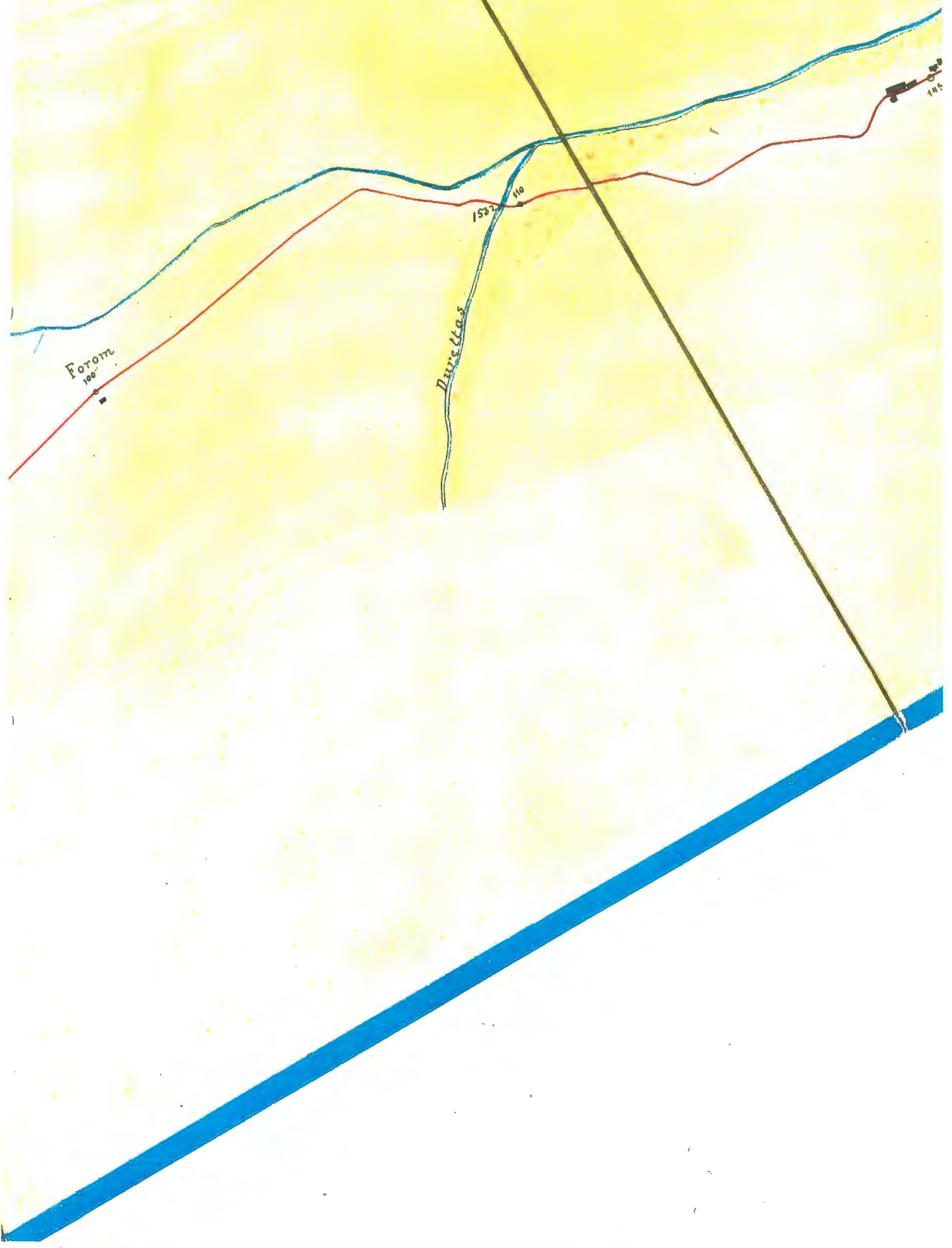


Ofenpass

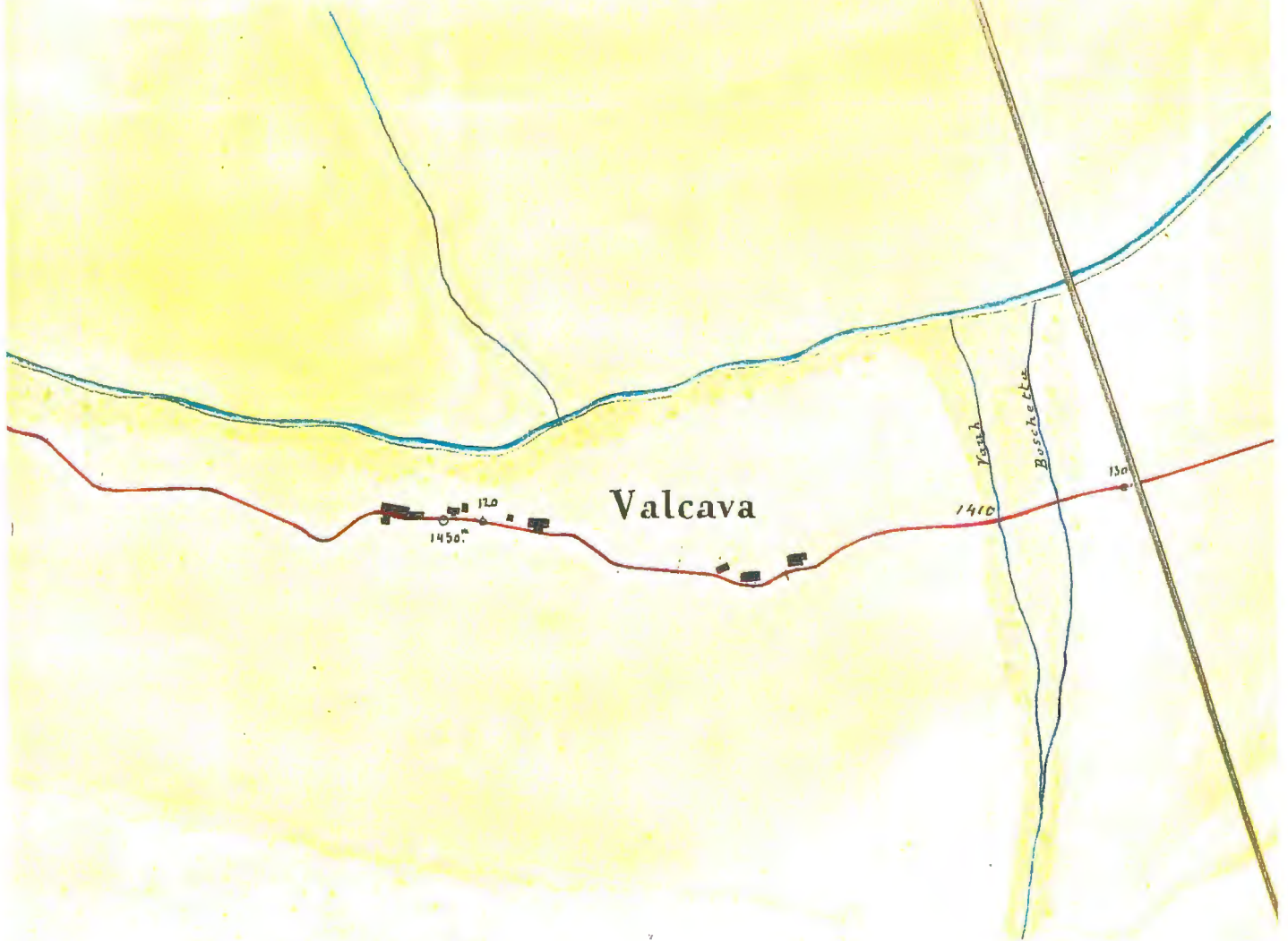
-95-

Ofenbergstrasse

Karte 16:



Karte 16:



Ofenpass

-97-

Ofenbergstrasse

Karte 16:



Ofenpass

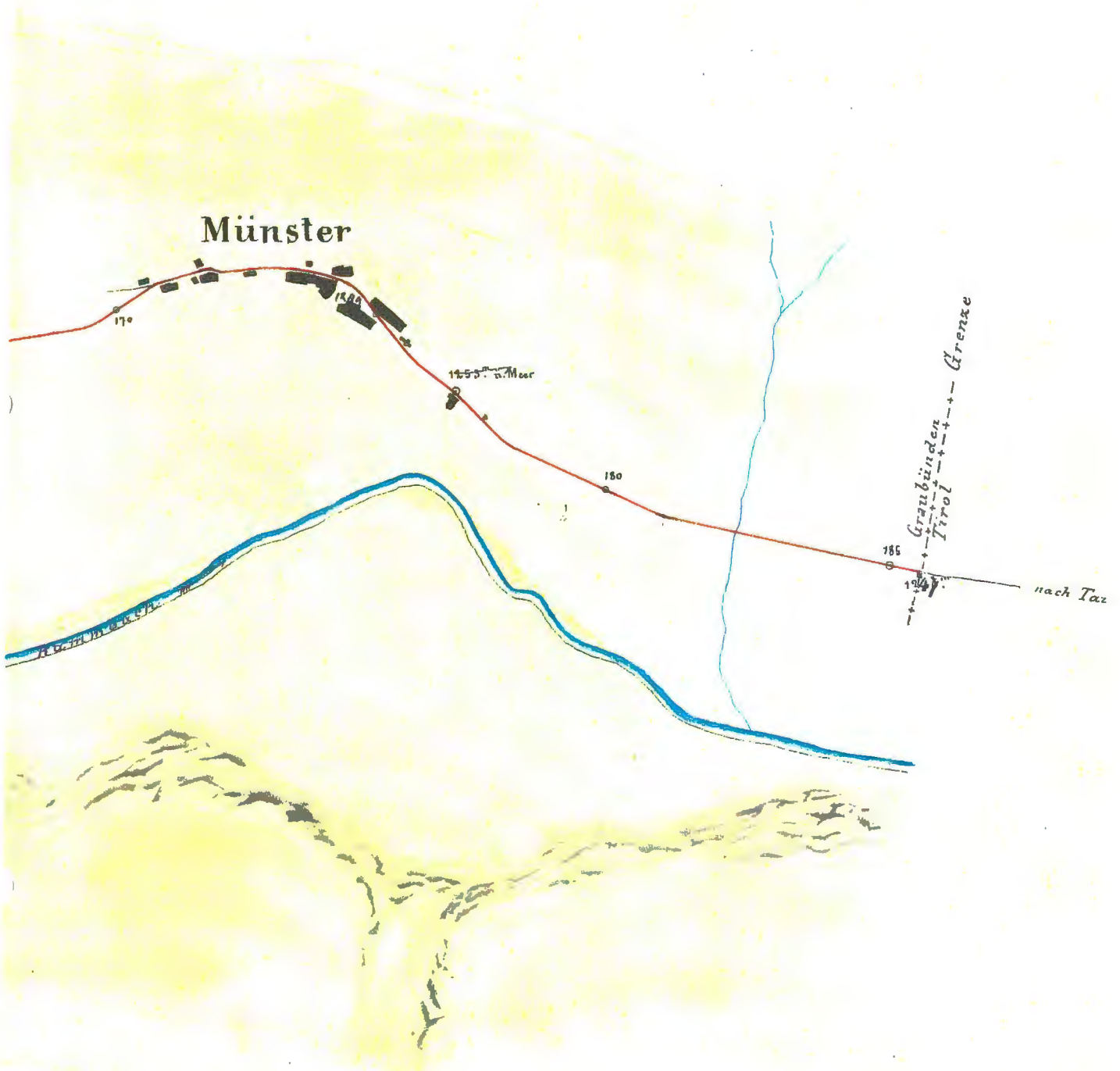
-98-

Ofenbergstrasse

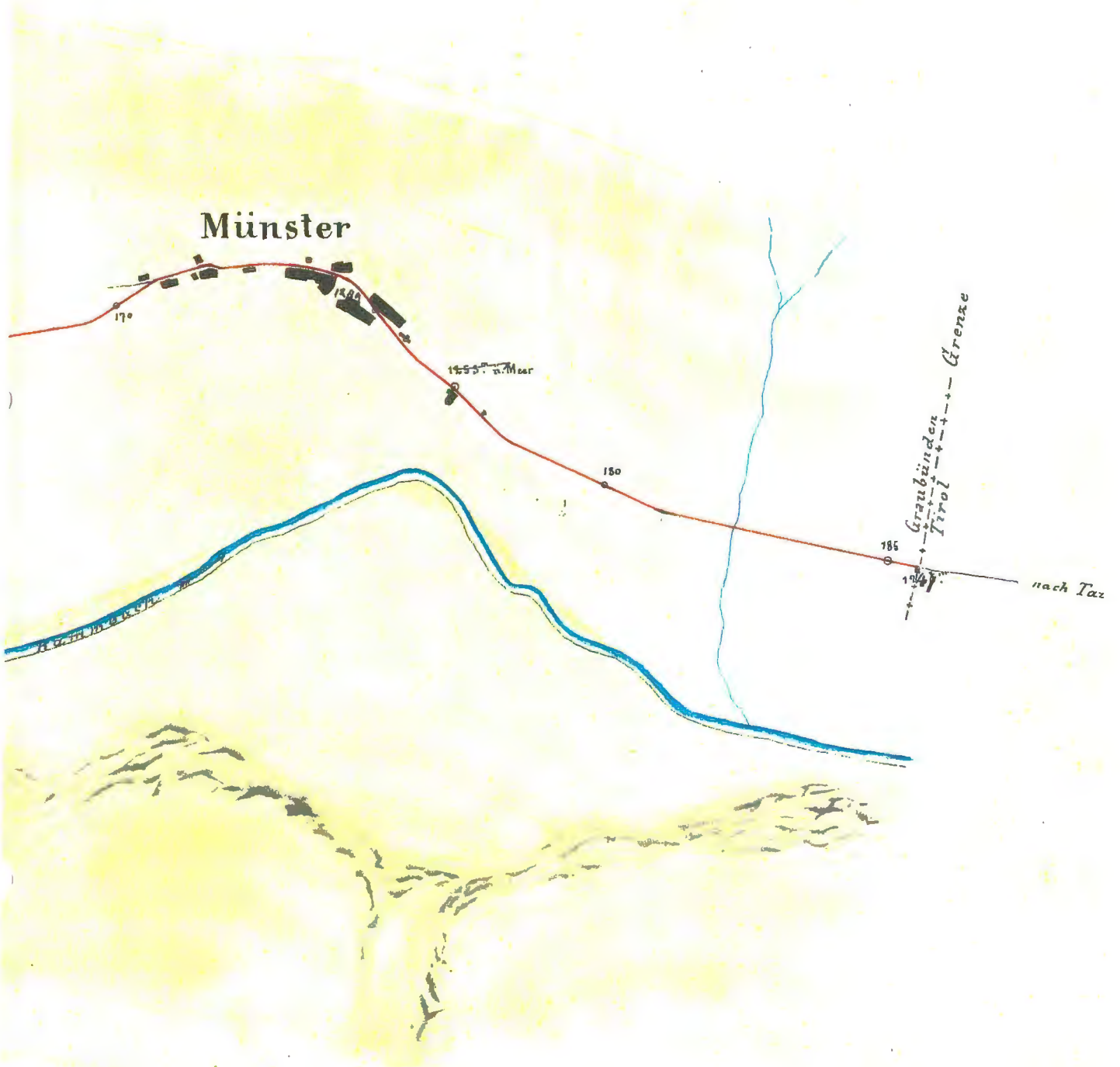
Karte 16:



Karte 16:



Karte 16:



Legende zu den Feldkarten: 3.1-3.18

Grundsätzliches zur Kartierung: *Es sind nur Elemente aufgenommen worden, die Bestandteil eines historischen oder vermuteten historischen Weges sind. Die Kartierung erfolgte mit den üblichen IVS-Signaturen.*

1. Wegformen

1.1. Weg mit Böschung(en)

Hangweg, einseitig ausgebildet



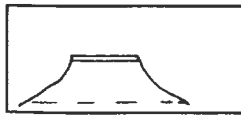
Hangweg, beidseitig ausgebildet



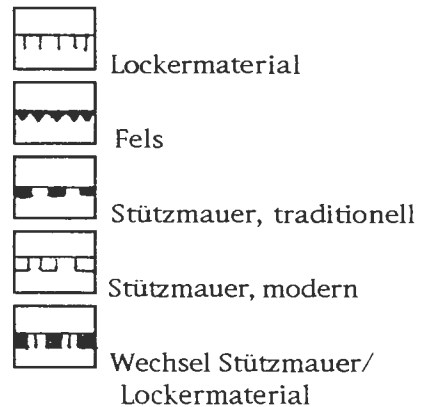
Hohlweg



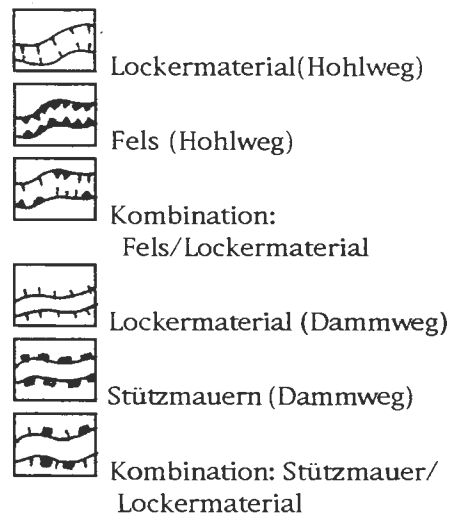
Dammweg



Signaturen für Böschungen:

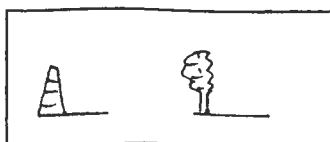


Böschungen aus:

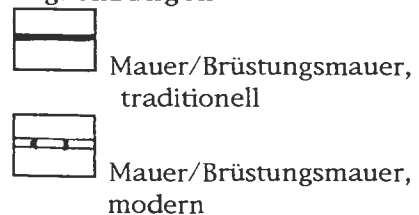


1.2. Weg mit freistehender Begrenzung

Weg mit einseitiger freistehender Begrenzung



Signaturen für freistehende Begrenzungen



Legende zu den Feldkarten: 3.1-3.18

Grundsätzliches zur Kartierung: *Es sind nur Elemente aufgenommen worden, die Bestandteil eines historischen oder vermuteten historischen Weges sind. Die Kartierung erfolgte mit den üblichen IVS-Signaturen.*

1. Wegformen

1.1. Weg mit Böschung(en)

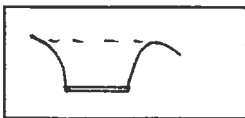
Hangweg, einseitig ausgebildet



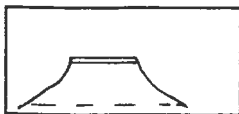
Hangweg, beidseitig ausgebildet



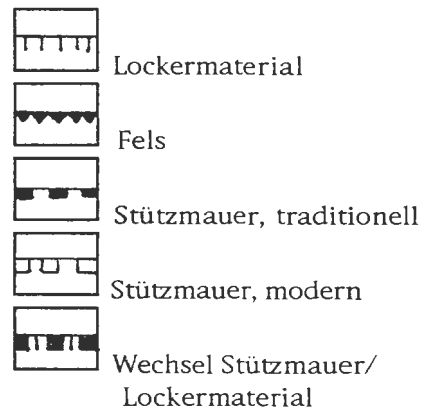
Hohlweg



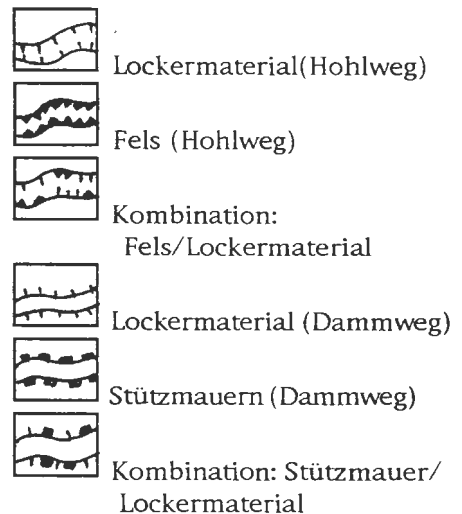
Dammweg



Signaturen für Böschungen:

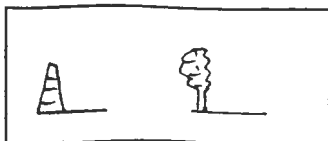


Böschungen aus:

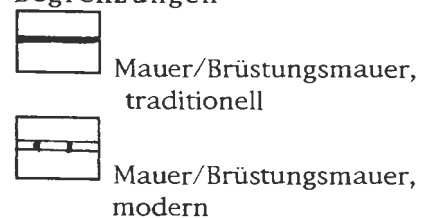


1.2. Weg mit freistehender Begrenzung

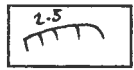
Weg mit einseitiger freistehender Begrenzung



Signaturen für freistehende Begrenzungen



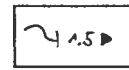
5. Morphologie



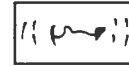
Höhenangabe in Metern (Böschung)



Erosion



Wegbreite



Rutschung/Verschüttung

6. Erläuterungen

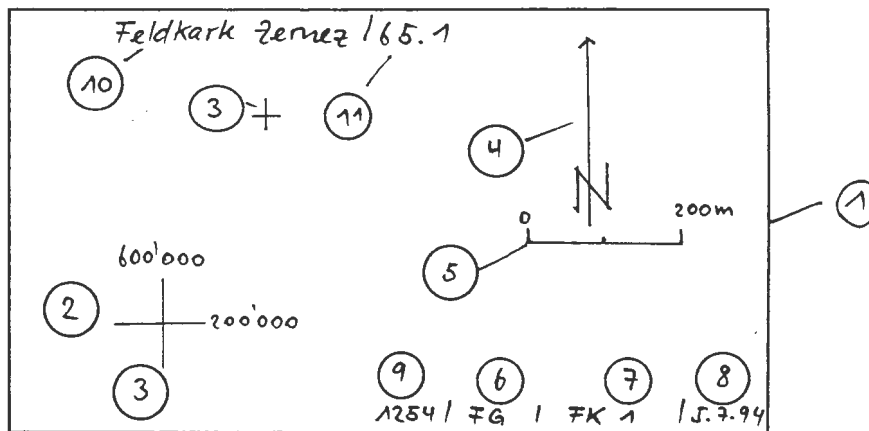


Abgrenzung der beschriebenen Wegabschnitte



Foto/Abbildung (mit Nummer)

7. Rahmenbedingungen



1. Kartenrand
2. Koordinaten
3. Passkreuze=Koordinaten
4. Nordpfeil
5. Massstabsleiste
6. Autorenkürzel
7. Fortlaufende Krokinummer
8. Aufnahmedatum
9. LK-Blattnummer
10. Titel
11. Kroki

3. Kartierung, Beschreibung und Bilddokumentation

Bemerkung zur Legende der Feldkarten:

Die Kartierung erfolgte mit den üblichen IVS-Signaturen für Feldkarten, die verschiedenen Ofenpassstrassen wurden entgegengesetzt ihrer Entstehungsreihenfolge numeriert.

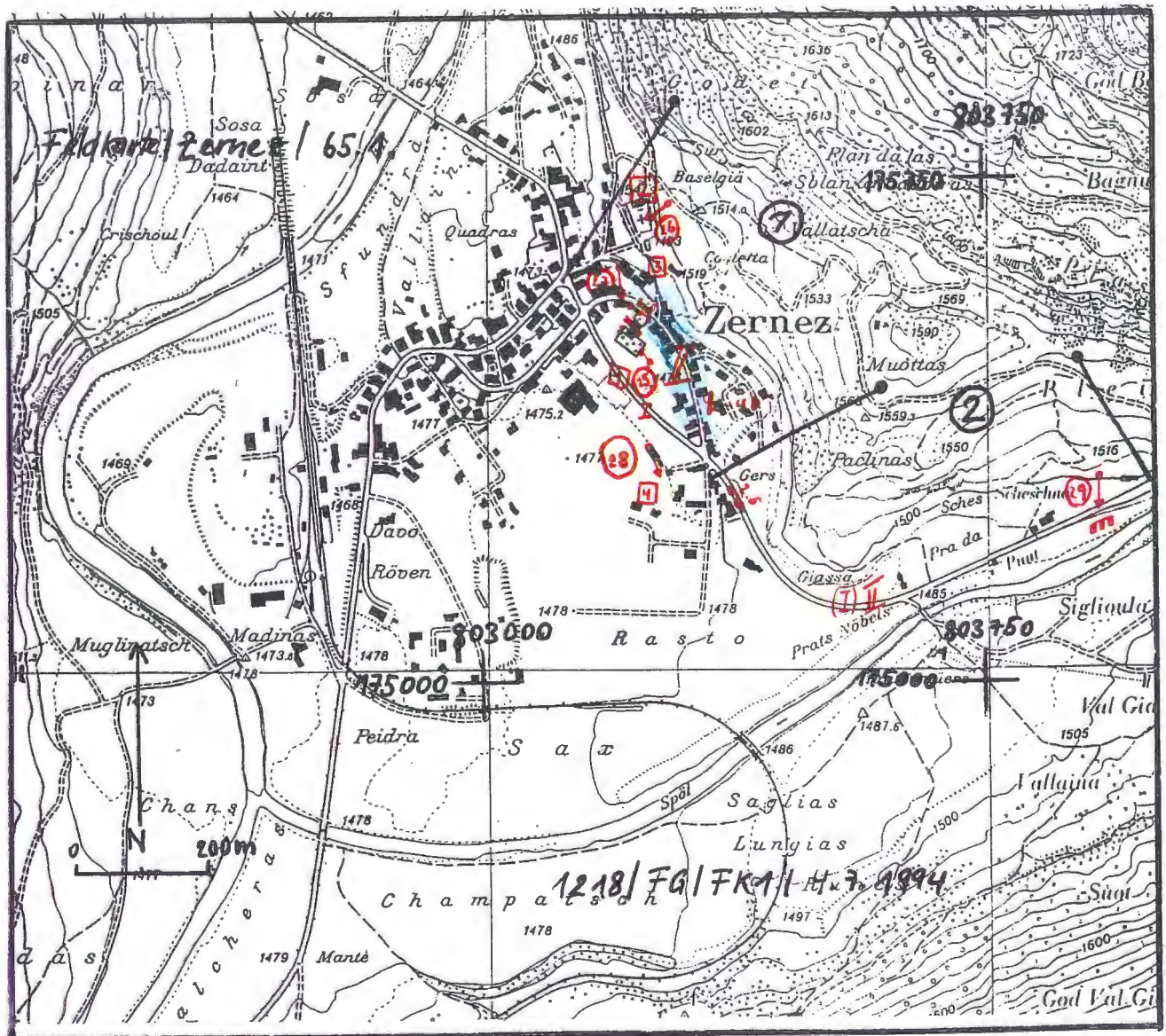
Linienführung (I): Heutige Passstrasse

Linienführung (II): Kunststrasse (gebaut zwischen 1870 und 1872)

Linienführung (III): Ofenpassweg vor dem Bau der Kunststrasse

Linienführung (IV): Aelterer und von der Linienführung (III) abweichender Weg

3.1. Feldkarte 1: Zernez (GR 65.1)



3.1.1. Abschnitt 1

Geschichte:

Zernez (1474 m ü. M.) muss, wie in Kapitel 2.1.1. bereits erwähnt, schon in vorrömischer Zeit besiedelt gewesen sein. Urkundlich (in einer Schenkungsurkunde) erscheint der Ort „Zarnez“ erstmals 1161 als Sitz eines Tarasper Hofes, welcher damals an das Kloster *Marienberg* übereignet wurde (Poeschel 1943: 538). In Zernez besaßen im 13. Jahrhundert die von der Burg Wildenberg bei *Fellers* (Falera) stammenden Herren einen Turm, der zu Beginn des 14. Jahrhundert in bischöflichen Besitz überging und gegen Ende des 14. Jahrhunderts an die Familie Planta, die ihn in ihr Schloss Wildenberg zu Zernez (Objekt 1; siehe Abbildung 25) einbaute. 1365 wurde in diesem Schloss Bündnergeschichte geschrieben. Die Aussprache zwischen dem Bischof von Chur und den Gotteshausleuten im Schloss Wildenberg gilt als eigentliche Gründung des Gotteshausbundes (Schmidt T. 1974: 99). Von 1850 bis 1950 war dann das Schloss im Besitze der Familie Bezzola, seither der Gemeinde Zernez, die darin ihre Verwaltung einrichtete.

Die Lage am Ausgangspunkt der Ofenbergstrasse gab dem Dorf immer eine erhöhte verkehrspolitische Bedeutung, nicht zuletzt weil am Zugang zum Vintschgau gelegen, waren die einflussreichen Familien Planta, Wildenberg und Moor hier ansässig (Historisch-Biographisches Lexikon der Schweiz 1921: 648).

Von der Kirche St. Mauritius fehlen urkundliche Baunachrichten aus dem Mittelalter (Objekt 2; siehe Abbildung 26), jedoch ist vom romanischen Bestand noch der Kirchturm (um 1200 erbaut) vorhanden. Die heutige Kirche ist ein 1607 im Rohbau errichteter, 1609 vollendeter Neubau, gestiftet von Ritter Rudolf von Planta (Poeschel 1943:539).

Die Kapelle St. Sebastian (Objekt 3; siehe Abbildung 26) ist zum ersten Mal 1491 erwähnt, als die Einrichtung eines neuen Chores und die Einwölbung des Schiffes stattfand. Die Kapelle weist spätgotischen Stil und einen ausserordentlich schönen Innenraum auf (Poeschel 1943: 545). Im vorderen Teil der Seitenfassade befindet sich ein in „Fresco“ gemalter S. Christopherus der schon beim Aufstieg zur Kirche sichtbar war, nach der Reformation aber mit Tünche zugedeckt wurde.

Im Dorfteil *Runatsch*, anschliessend an das Schloss (auf der Feldkarte 1 blau überzeichnet), direkt an der alten Ofenbergstrasse, befinden sich einige von den ältesten Häusern des Unterengadins. Die ganze Siedlung stammt aus dem 16. Jahrhundert und wurde wahrscheinlich von den Oesterreichern zwischen 1621 und 1623 nicht zerstört, weil sie in der Nähe des Schlosses lag, welches in dieser Zeit im Besitze der österreich-freundlichen Plantas war (Poeschel 1943:547). Auch vom Dorfbrand im Jahre 1872 blieb dieser alte Teil des Dorfes verschont. Leider hat die Denkmalpflege Graubünden es versäumt, eine einheitliche Gesamtplanung für die Erhaltung und Restauration dieser Siedlung aufzustellen, so sind die Häuser nur

einzelnen, und jeweils nach unterschiedlichen Gesichtspunkten und privaten Interessen restauriert worden.

Das gesamte Dorf hingegen weist zwei verschiedene Gesichter auf, das eine ist das schnell wiederaufgebaute Dorf mit Flachdachhäusern und das andere, der eben beschriebene Dorfteil, welcher vom Brand verschont blieb.

Unter den Dorfbränden, die seit Mitte des letzten Jahrhunderts eine grössere Anzahl von Bündner Dörfern heimsuchten, hat derjenige von Zernez die Zeitgenossen und die rückschauenden Betrachter wohl am stärksten beeindruckt. In einem rund zehn Stunden dauernden Feuersturm versanken zwischen Abenddämmerung und Morgengrauen 117 von 157 Häusern mit angebauten Scheunen und Ställen in Schutt und Asche. Die ganze Heuernte ein Teil der Emd- und Kornernte waren für dreiviertel der Bevölkerung vernichtet. Die Bemühungen des Landamannes und des späteren Bundesrichters Andrea Bezzola für die Schaffung einer allgemeinen Brandversicherung waren vor dem Brande nur auf taube Ohren gestossen (Schorta Bündner Jahrbuch 1972:95).

Vom Brand verschont wurde auch der Turm der Moore (rom. *Tuor dals Mors*) (Objekt 4; siehe Abbildung 28), welcher noch 1570 von Albert Moor bewohnt war. Die Moore gehörten zu altem bischöflichen Dienstadell, ein Moor tritt neben den Planten 1288 als Pfandinhaber der Zernezer Zehnten des Bistums auf (Poeschel, Burgenlexikon 289). Die Gemeinde benützte den Turm zur Verwahrung ihres Geldes, Munition und Schriften, auch als Gefängnis, und zog vermutlich auch die Gewölbe ein (Sererhard I. S. 74).

Gelände. Die heutige Passstrasse folgt von der Abzweigung der Engadinerstrasse Richtung Unterengadin rund 50 m dem alten Passweg. Dieser biegt dann aber im Gegensatz zur modernen Strasse nach links ab (Beschreibung immer bezüglich Marschrichtung: Zernez- Müstair), und durchläuft die Siedlung *Runatsch*, um nachher wieder in die gleiche Linienführung, wie die der heutigen Passstrasse einzumünden. In diesem Abschnitt ist die alte Wegoberfläche aus Pflastersteinen nicht mehr vorhanden, ausser einer Begrenzungs- und Stützmauer und der Anordnung der Häuser sind keine weiteren Spuren des alten Weges mehr auszumachen. Die Strassenbreite variiert in diesem Abschnitt zwischen 2 und 4 m. Auf der Uebersichtskarte der Kunststrasse am Ofenberg von 1868 (siehe Abbildung 29) ist nur der letzte, südliche Teil dieses Abschnitts kartiert.

Abbildung 25 (4.7.94):

Schloss Planta Wildenberg in Zernez (Ansicht von Nordosten).

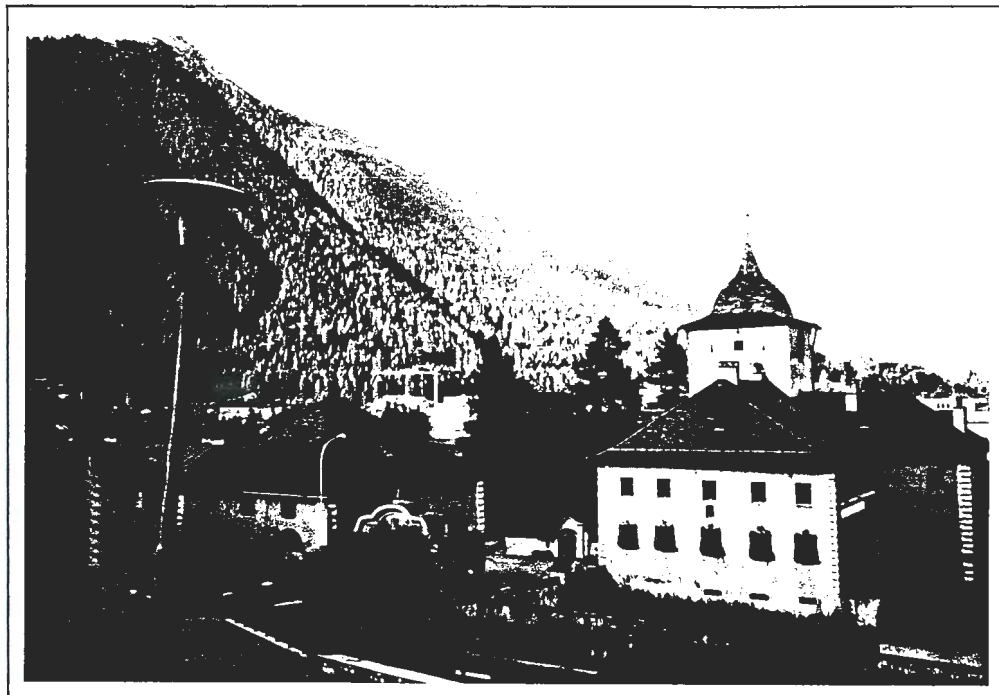


Abbildung 26 (4.7.94):

Im Hintergrund Kirche St. Maurizius, im Vordergrund Kapelle St. Sebastian.

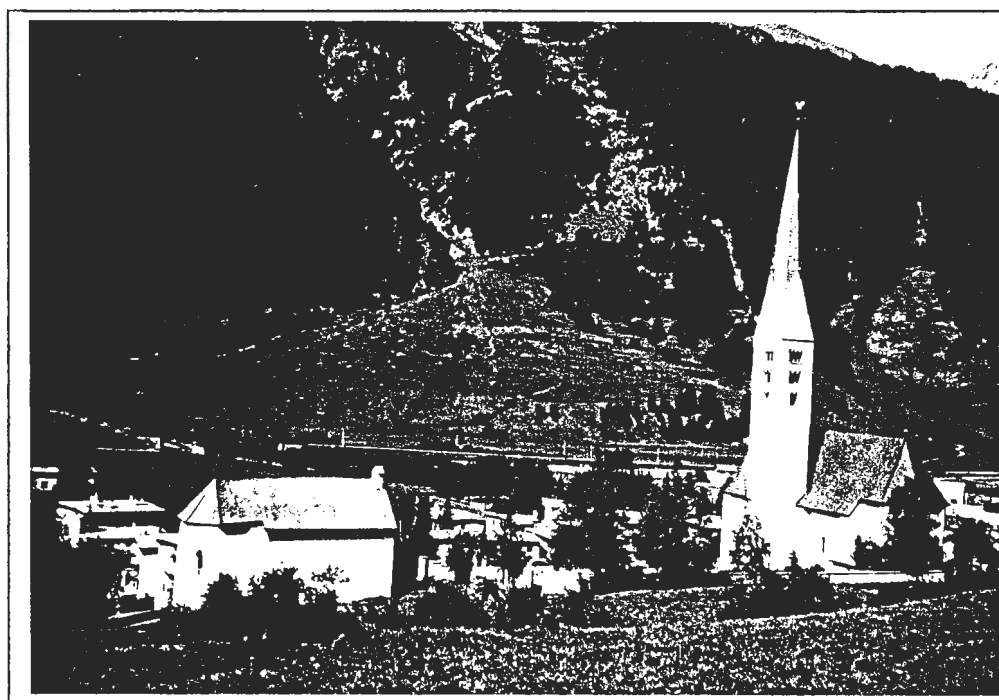


Abbildung 27 (4.7.94):

Links Stützmauer am Anfang der alten Ofenpassstrasse, rechts Schlossmauer und gleichzeitig auch Brüstungsmauer der alten Strasse.

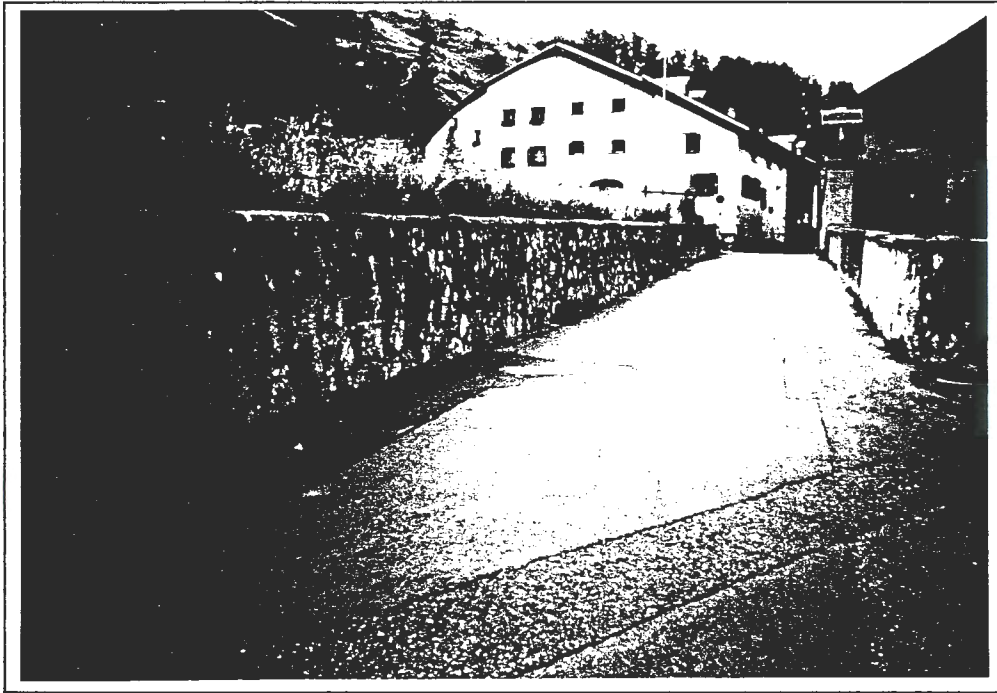
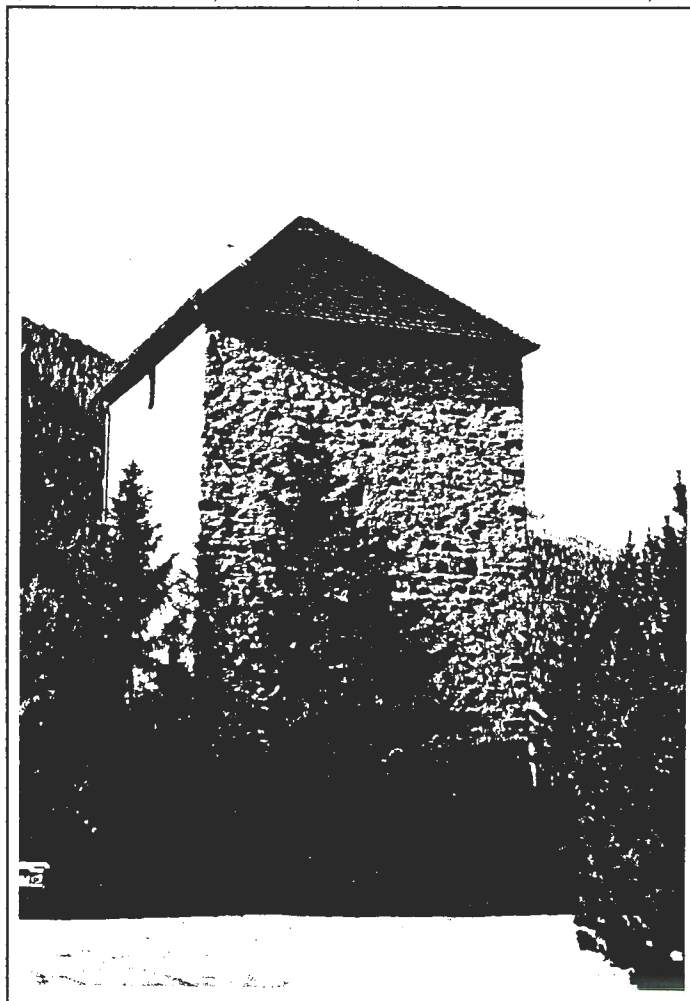


Abbildung 28 (4.7.94):

Moorenturm (Tuor dals Mors) in Zernez (Ansicht von Nordosten).



3.1.2. Abschnitt 2

Da in diesem Gebiet der Verlauf der modernen Strasse mit dem der alten Passstrassen übereinstimmt, sind mit Ausnahme eines Stützmauerrestes keine Spuren von alten Ofenpassstrassen vorhanden. Die alten Strassen der Linienführungen (II) und (III) sind also fast vollständig von der heutigen überformt.

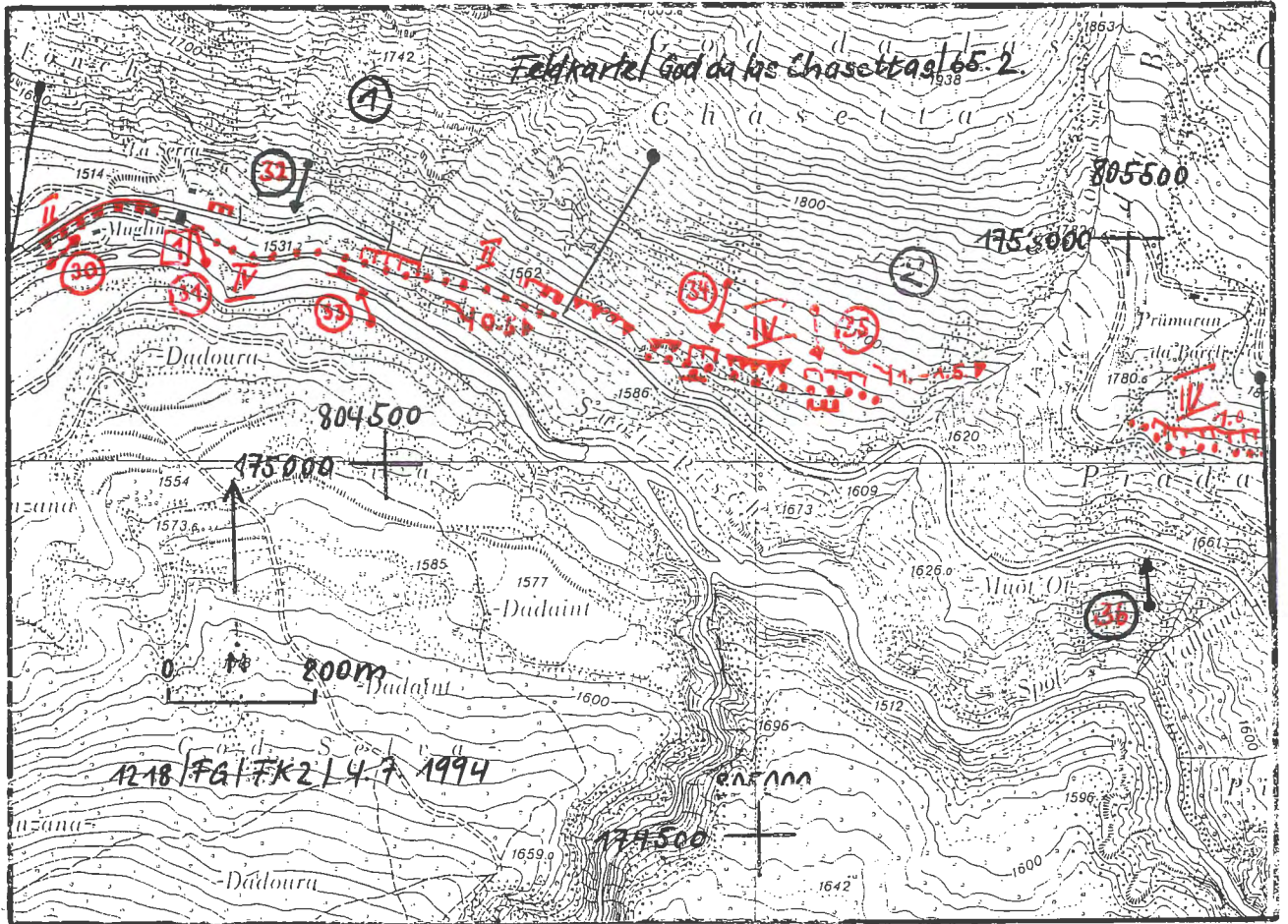
Der terrassierte Hügel von *Muotta Chastè* (siehe dazu auch Kapitel 2.1.1.) musste zwangsläufig umgangen werden, wenn nicht eine unnötige Steigung ohne eigentlichen Gewinn an Höhe für die Ofenpassstrasse in Kauf genommen werden musste. Die Möglichkeit, dass sehr alte Wege nur oder auch über *Muotta Chastè* führten, um einerseits die Siedlung *Muotta Chastè* zu erreichen und andererseits die möglicherweise oft überschwemmte Ebene unterhalb des obgenannten Hügels zu vermeiden, ist meines Erachtens gegeben.

Abbildung 29 (4.7.94):

Gut erhaltene Stützmauer der alten Strasse, 2 m neben und ein wenig tiefer gelegen verglichen mit der heutigen Linienführung.



3.2. Feldkarte 2: God da las Chasettas (GR 65.2.)



3.2.1. Abschnitt 1

Geschichte:

Durich Chiampell beschreibt den letzten Teil des Abstieges oder hier eben das erste Stück des Aufstieges des Ofenpasses in seiner „*Raetiae Alpestris Topographica Descriptio*“ als sehr steil, weiter erwähnt Chiampell, dass er direkt von der Alp Laschadura komme. „*Davo esser passà lura tscherta prada riva la via l' ultim toc fich stipa, pro `ls champs da Zernez...*“ (*Descriziun topografica da la Rezia alpina 1573*, Romanische Uebersetzung aus dem Lateinischen 1970, 62). Diese Aussage bekräftigt die Vermutung, dass der Verlauf des Saumpfades (Linienführung (III)) dem des heutigen kaum benutzten Wanderweges entspricht, welcher in diesem Abschnitt unter der Linienführung (II) und unter dem Turm (Objekt 1) verläuft. Wahrscheinlich ist dieser Weg aber spätestens im 19. Jahrhundert nicht mehr als Passstraße benutzt worden, denn auf der Siegfriedkarte ist er nicht kartiert. Poeschel (Burgenlexikon 1976, 290) schreibt, dass der alte Weg (hier als Linienführung (III) aufgeführt) etwas tiefer verlief als der neue.

Es erscheint dazu nicht gerade sinnvoll, wenn der Turm *La Serra* (Die Sperre) zu tief unter der Passstrassetrasse gelegen wäre, was sie gegenüber allfälligen Angriffen von der Strasse her merklich geschwächt hätte.

Der Turm *La Serra* war ein dreigeschossiger Wachturm, welcher schon zu Chiampells Zeit dort stand. Er hielt ihn für ein sehr altes Bauwerk. Die Anlage wird jedoch kaum weiter zurückliegen als ins 15. Jahrhundert, denn der Wachturmcharakter des nicht für Bewohnung eingerichteten kleinen und schwachen Turmes passt nicht in eine frühere Zeit (Poeschel 1976, 291).

Von der Nordost-Ecke des Turmes (siehe Abbildung 31) zog die Mauer bis zum Fels hinauf, indes der untere Zug, in dem das Tor lag, an der Südwand des Turmes zwischen Hocheingang und Südost-Ecke ansetzte. Die eigentliche Sperrmauer war bloss 75 cm dick. Was heute an Mauerwerk zu sehen ist, dürfte wie erwähnt im 15. Jahrhundert entstanden sein. Die Sgraffitoinschrift 162(?) wurde vermutlich erst zu einem späteren Zeitpunkt angebracht. Möglich, dass er nach dem Schwabenkrieg von den Bünden als Schutz gegen Oesterreich erbaut wurde. Der romanische Name „*Serra*“ indes wird auf eine viel primitivere Anlage an dieser Stelle zurückgehen.

Das obige Sgraffitto gehört wie erwähnt einer Wiederherstellung an. Die Jahreszahl liesse sich zu 1624 ergänzen. Damals legte de Coevres das Regiment Schauenstein ins Unterengadin zur Deckung seines Zuges über den Bernina ins Veltlin. Die Initialen sind bisher ungelöst (Poeschel 1976, 290).

Gelände: Von der Kunststrasse (Linienführung II) sind im Gelände nur noch Teile der Stützmauern und Reste von Holzpfeuern des typischen Engadinerzauns, der als Wegbegrenzung diente, sichtbar. Beim Ausbau der heutigen Passstrasse wurde die alte Passstrasse stark überformt. Der vermutlich noch ältere Passweg (Linienführung IV) ist im Gelände noch recht gut erhalten.

Abbildung 30 (4.7.94):

Teil einer stark eingewachsenen Stützmauer mit abgebrochenem Pfosten des alten Holzgeländers, welches als Wegbegrenzung diente.

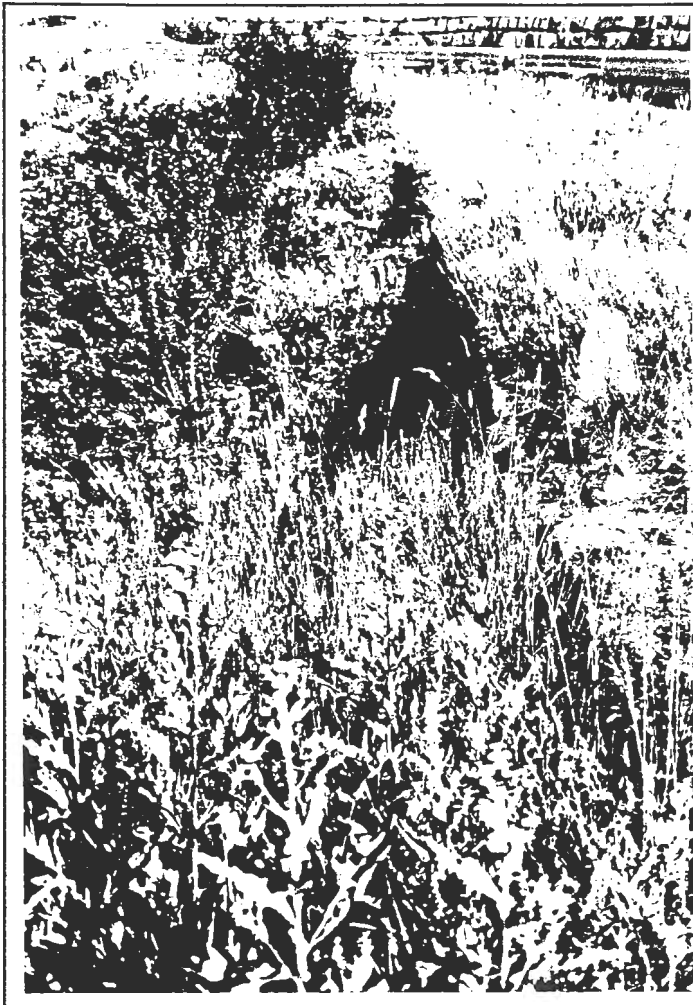


Abbildung 31 (4.7.94):
Turm La Serra (Ansicht von Südwesten).

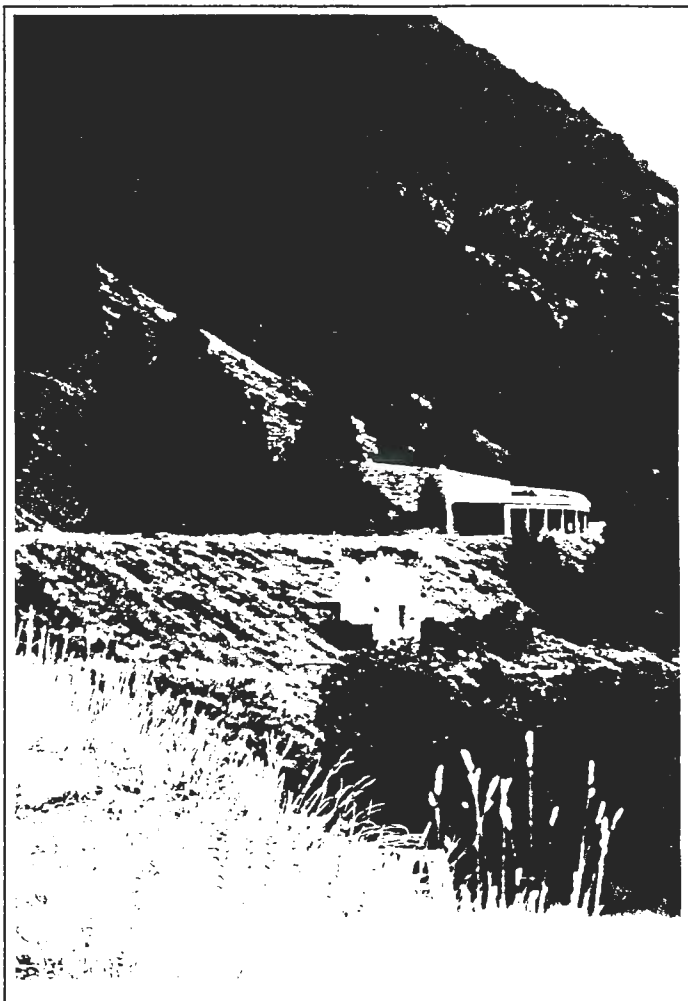


Abbildung 32 (Archiv Museum Chasa Jaura):
Im Gelände nicht mehr vorhandene Galerie der Kunststrasse, im Vordergrund die typischen Engadiner Holzpfosten des Begrenzungszauns der Passstrasse der Linienführung(II).

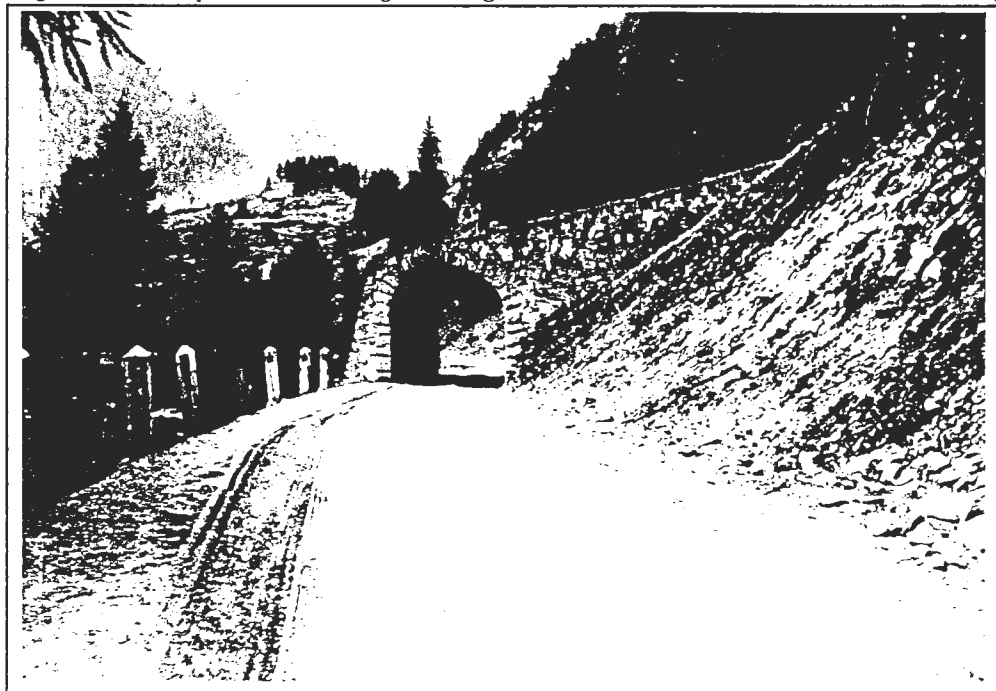
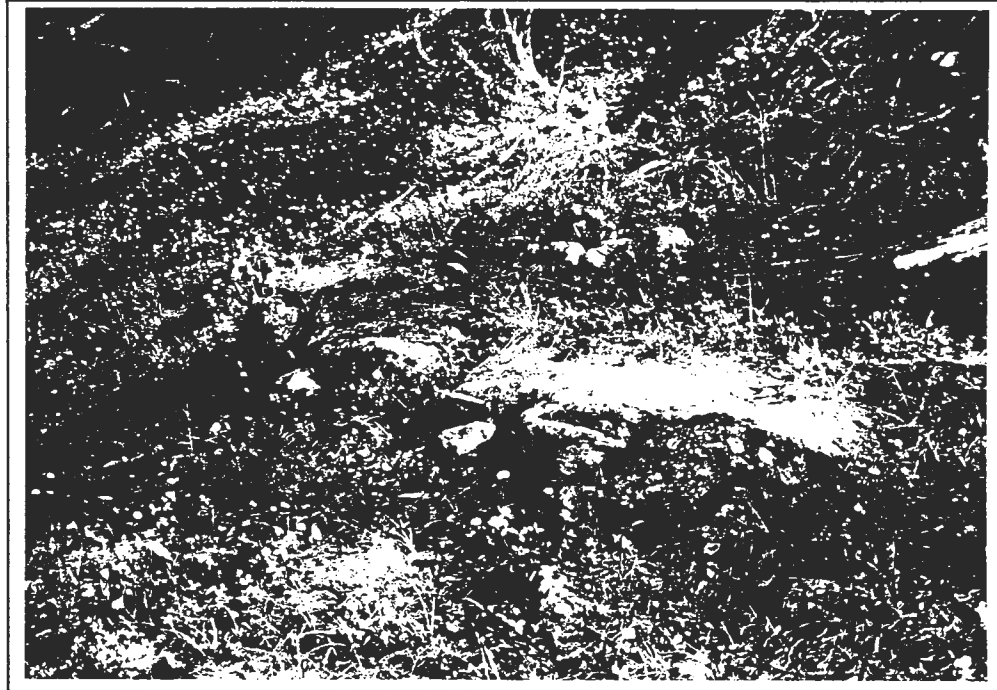


Abbildung 33 (4.7.94):

Rest einer stark eingewachsenen Stützmauer der von mir vermuteten noch älteren Linienführung (IV).



3.2.2. Abschnitt 2

Auch in diesem Abschnitt ist die Kunststrasse (Linienführung II) fast vollständig überformt von der heutigen Strasse. Die Fortsetzung des älteren Weges (Linienführung IV) ist im Gelände gut erhalten und entspricht der in Abschnitt 1 erwähnten Beschreibung des Weges von Chiampell 1573. Im Volksmund wird er „*Truoi da las chevras*“ genannt, was soviel heisst wie Pfad der Geissen. Man kann kaum davon ausgehen, dass dieser in vergangenen Jahrhunderten nur für den Alpaufzug der Geissen erstellt wurde, zu dieser Bezeichnung kam es wohl erst in diesem oder im 19. Jahrhundert, als der zu starke Verkehr es nicht mehr erlaubte den neuen Passweg mit der Geissherde zu begehen und man somit auf den alten Saumpfad ausweichen konnte, welcher nur noch den Ansprüchen der Geissen genügte. Im Lawinenzug ist er heute im Gelände nicht mehr lokalisierbar.

Abbildung 34 (4.7.94):

Im Gelände noch erkennbarer Weg der Linienführung (IV), im Hintergrund rechts Reste einer Begrenzungsmauer.



Abbildung 35 (4.7.94):

Eingang zu einer kurzen Hohlwegpartie der Linienführung (IV).

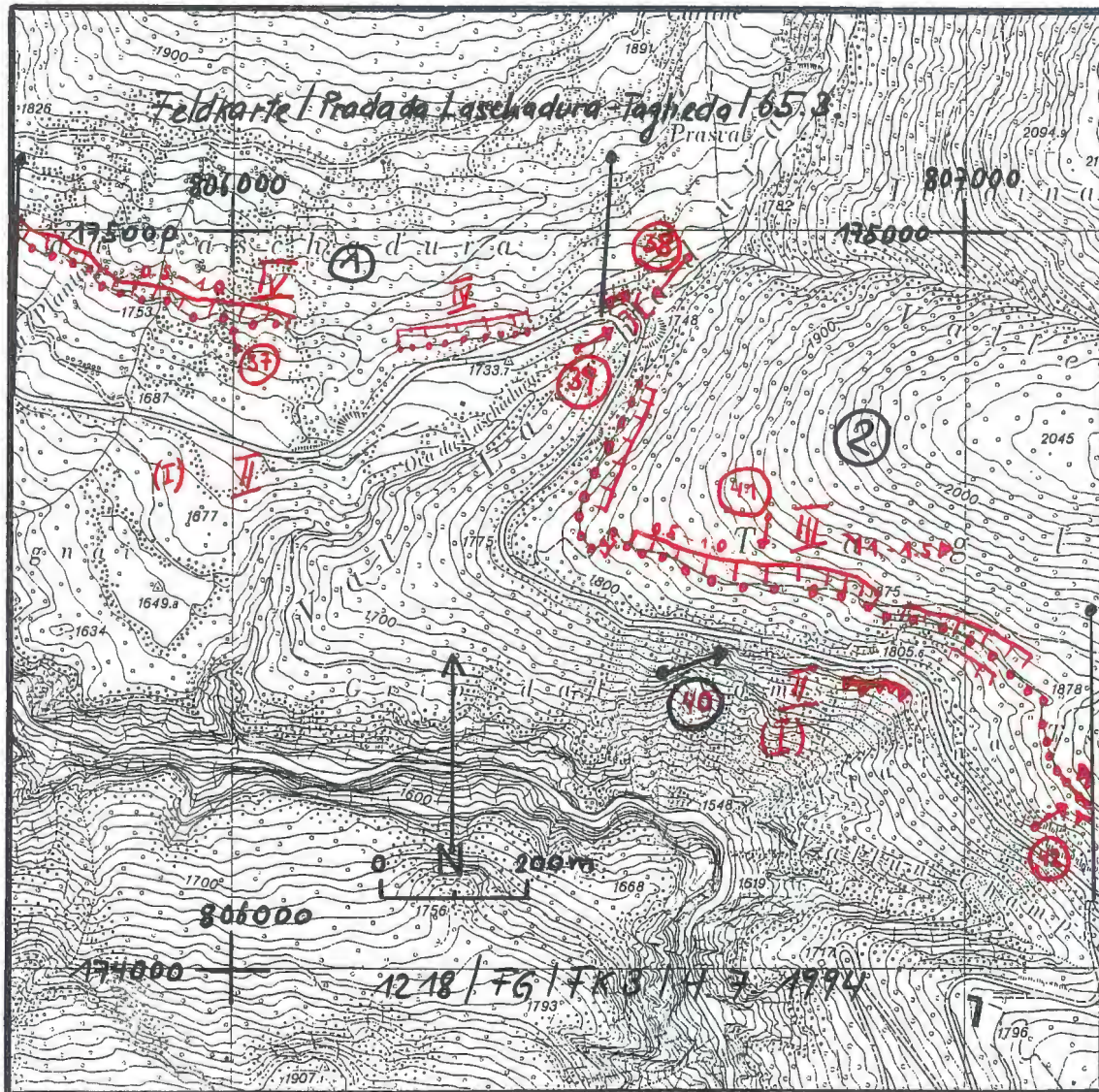


Abbildung 36 (Archiv Musum Chasa Jaura):

Heute nicht mehr vorhandenes Teilstück der leicht ausgebauten Linienführung (II) in der Mitte dieses Jahrhunderts.



3.3. Feldkarte 3: Prada da Laschadura - Taglieda (GR 65.3.)



3.3.1. Abschnitt 1

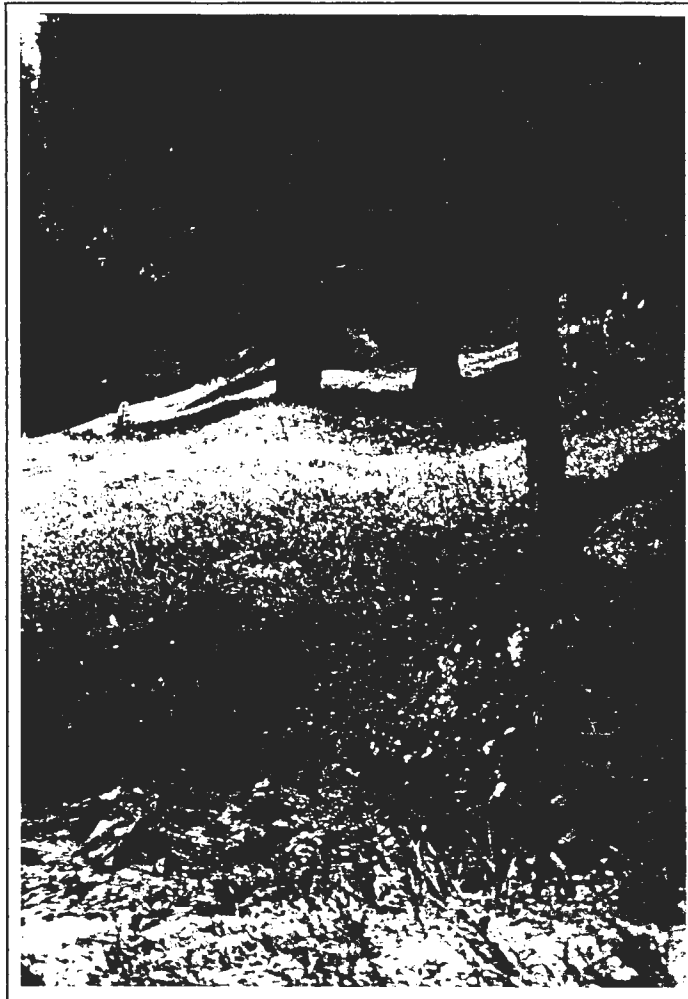
Die Passstrassen der Linienführungen (II) und (III) sind auch in diesem Abschnitt vollständig von der heutigen Strasse überformt. Anders sieht es bei der Linienführung (IV) aus, welche im Gelände leicht zu lokalisieren ist. Obwohl dieser Weg nicht mehr benützt wird und nur noch den Kühen der Alp Laschadura als willkommener Liegeplatz im steilen Hang dient, ist er vor allem in der Waldpartie gut erhalten und weist zum Teil eine Breite von bis zu 2 m auf. Historische Bausubstanz ist jedoch keine vorhanden. (*)

Mit viel Phantasie könnte man dazu neigen, eine weitere Linienführung zu (er)finden. Es ist vielleicht nicht ganz ausgeschlossen, dass die heutige Zufahrtstrasse zur Alp Laschadura, in der Feldkarte als moderner 4-Kl-Weg bezeichnet, welcher mit einem Alpweg mit der Alp Ivrainna verbunden ist (siehe auch Feldkarte 4), noch eine Fortsetzung nach Champlönch (siehe auch Feldkarte 5) hatte. In diesem Falle könnte man diese als eine fünfte, noch ältere Linienführung bezeichnen. Vieles spricht aber dagegen, so findet man in diesem Gebiet im Gelände keine Hinweise auf eine historische Bedeutung dieser Wegestücke, die Linienführung ist nicht vollständig, auf der Siegfriedkarte ist sie nur zum Teil und gar nicht als Saumpfad kartiert, und dazu ist das Gelände in diesem Gebiet im Sommer nicht ungefährlich und im Winter völlig unpassierbar.

(*): Mit historischer Bausubstanz sind jeweils nur klar ersichtliche, nicht überprägte Strassenbauelemente wie Stützmauern, Randsteine, Randplatten, Distanzsteine, Pflästerungen usw. der alten Strassen gemeint. Wenn in einem Abschnitt keine historische Bausubstanz vorhanden ist, bedeutet dies also nicht, dass der alte Weg in diesem Abschnitt nicht erkennbar oder kartiert ist, sondern lediglich, dass die erwähnten Bauelemente, die nach meiner Definition zur historischen Bausubstanz zählen, im betreffenden Abschnitt nicht vorhanden sind.

Abbildung 37 (4.7.94).

Alter Weg der Linienführung (IV) im Gelände gerade noch zu erkennen.



3.3.2. Abschnitt 2

In diesem Abschnitt ist von der Linienführung (II) die Brücke bei Laschadura noch vollständig erhalten (siehe Abbildungen 2-3), weil die neue Strasse vor dieser verläuft und sie somit nicht überformt hat. Es ist an diesem Ort, am Beispiel dieser beiden Brücken, beeindruckend zu sehen, wie sehr sich die Bedürfnisse unserer Gesellschaft in Bezug auf die Mobilität gewandelt haben. Es schmerzt fast ein wenig, wenn man diese ältere, sorgfältig gebaute, sich gut in die Landschaft fügende Brücke anschaut. Es scheint als wäre sie von der in kurzer Zeit gebauten Neubrücke in ihrem Stolz verletzt worden. Ansonsten ist von der Linienführung (II) nichts mehr erhalten. Die Linienführung (III) hingegen ist noch vollständig erhalten und im Gelände mühelos zu lokalisieren. Diese verläuft rund 100m über der Linienführung (II), wahrscheinlich wollte man damit die Felspartie, welche die Kunststrasse

in diesem Abschnitt überwinden musste, umgehen. Die Linienführung (III) ist auf der undatierten Karte des Unterengadins von Jakob Melchior Ziegler (siehe Karte 14) als einzige eigentliche Passstrasse in diesem Abschnitt kartiert. Im Gelände erscheint sie von der Lage und vom Ausbaugrad her auch als Fortsetzung der Linienführung (IV), sogar der Name, noch immer „*Truoi da las chevras*“, würde darauf hindeuten. Heute ist er ein fast nur von Jägern benützter Wanderweg.

Abbildung 38 (4.7.94):

In die Landschaft sich gut einfügende Brücke der alten Offenpassstrasse (Linienführung (II)).

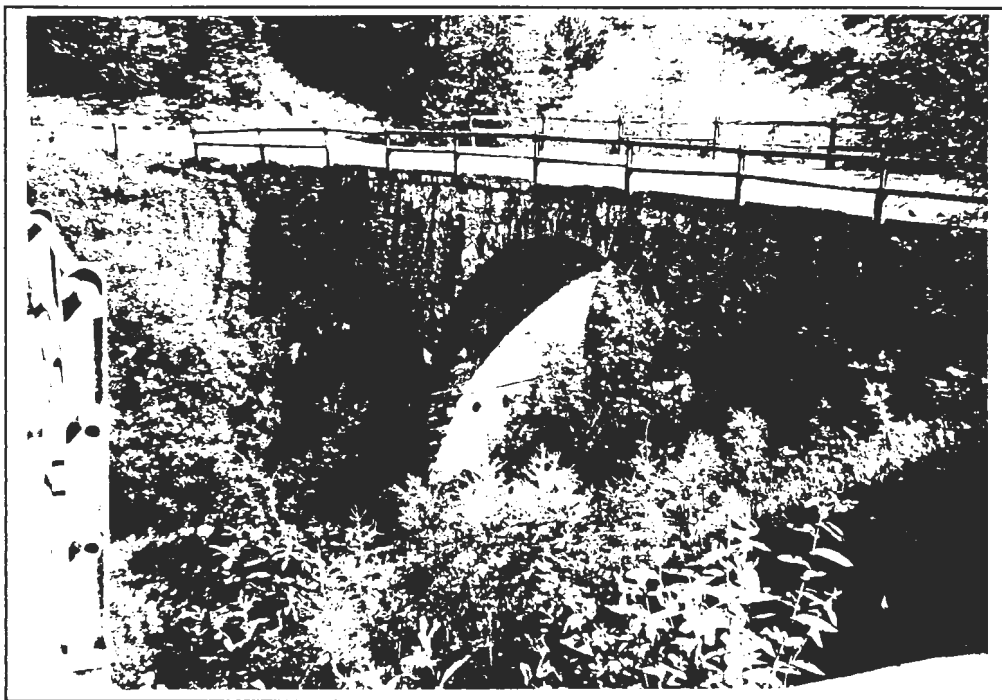


Abbildung 39 (4.7.94):

Neue und alte Brücke zeigen auf eindrückliche Art die veränderten Mobilitätsbedürfnisse der Gesellschaft.



Abbildung 40 (Archiv Museum Chasa Jaura):

So nicht mehr vorhandenes Teilstück der Linienführung (II).



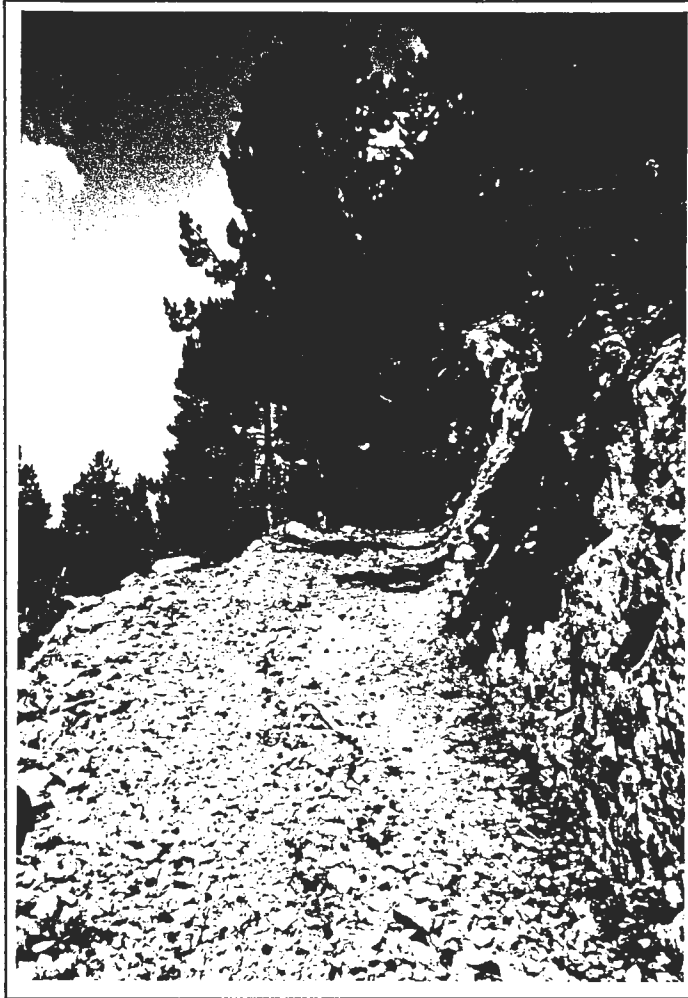
Abbildung 41 (4.9.94):

Gut erhaltener, wenig benutzter (Wanderweg) Weg der Linienführung (III).

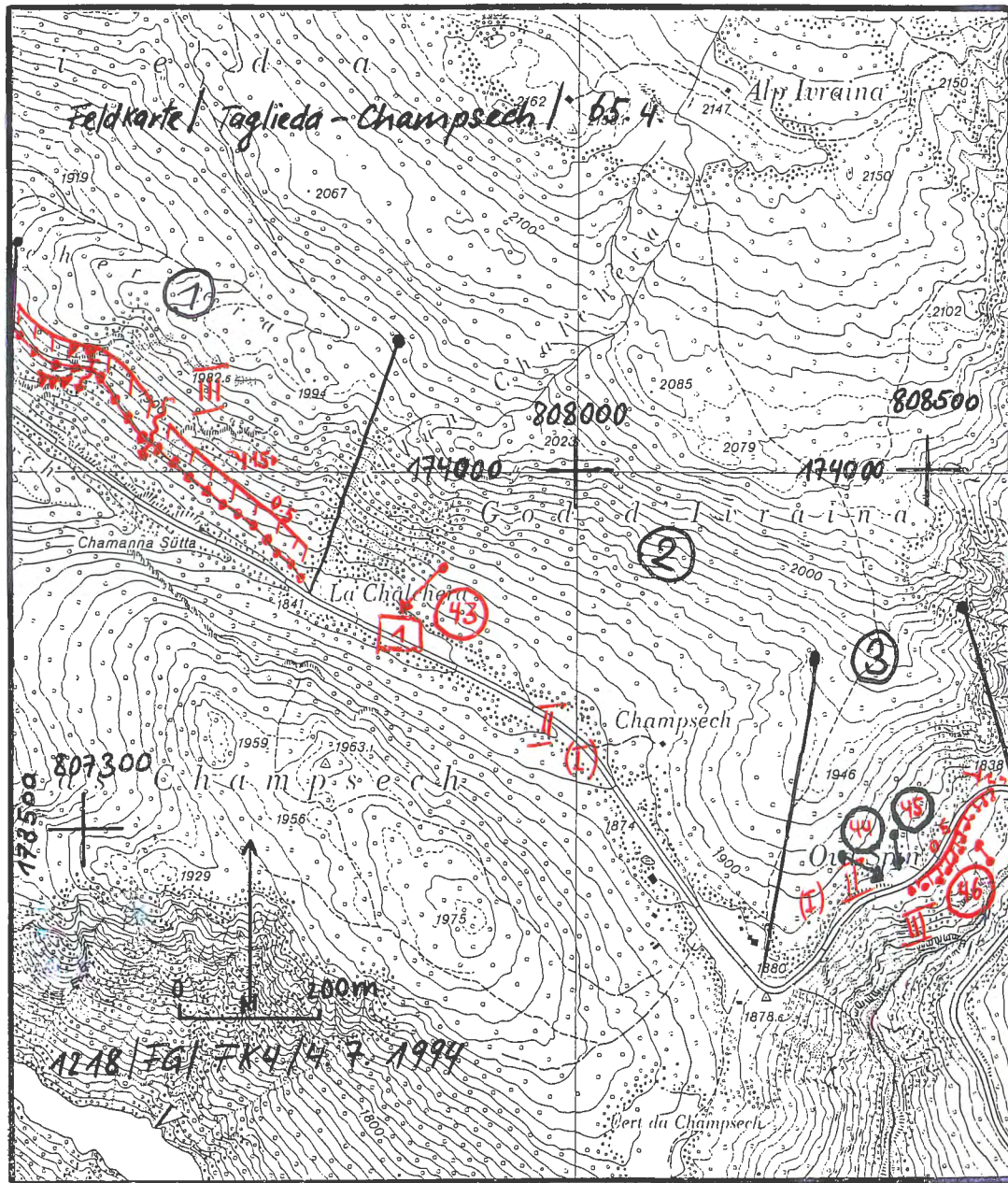


Abbildung 42 (4.7.94):

Schön erhaltene Felsböschungüberwindung des alten Weges (Linienführung (III)).



3.4. Feldkarte 4: VallainaTschervera-Champsech-OvaSpin(GR65.4)



3.4.1. Abschnitt 1

In diesem Abschnitt ist die Kunststrasse von der neuen Passstrasse vollständig überformt. Die Fortsetzung der Linienführung(III) ist bis zu ihrer Einmündung in die Linienführung (II) im Gelände gut erhalten, und somit leicht lokalisierbar.

3.4.2. Abschnitt 2

Geschichte *Champsech* :

Unter den geschichtlichen Ereignissen, die sich während des dreissigjährigen Krieges im Gebiete der schweizerischen Ostalpen abspielten, sind in militärischer Beziehung keine von so grosser Bedeutung gewesen wie die Feldzüge des Herzogs Von Rohan im Veltlin und in Graubünden. So spielte in dieser Zeit auch Champsech eine nicht unwichtige Rolle im Kampfe gegen das österreichische Heer. Ende Mai 1635, als ein kaiserliches Heer marschbereit an der Grenze des Unterengadins und Münstertales stand, wurde eine feindliche Invasion immer wahrscheinlicher. Um einen Einfall des kaiserlichen Heeres über den Ofenpass zu verhindern, wurde eine Schar Bündner(ca.800) vom bündnerischen Beitag und von Rohan nach Champsech beordert um Befestigungsarbeiten auszuführen. Hauptmann Dr. Friedrich Pieth schreibt 1904 „*Camp sech ist eine militärisch sehr wichtige Stellung, weil unmittelbar davor das Tal Ova d`Fuorn, durch das man zur Höhe des Ofenpasses gelangt, mit dem Spöltal, in seinem oberen Teil Livignotal geheissen, vereinigt*“. An dieser geschichtlich wohlbekanntem Stelle spielte sich schon 1499 zwischen Bündnern und Oesterreichern ein Gefecht ab, welches von verworrenen Rechts- und Besitzverhältnissen, wie Gerichtbarkeit, Zölle, Bergwerk-, Forst-, Jagd-, und Kastvogteirechte verursacht wurde (Pieth 1904,52).

Gelände:

In diesem Abschnitt sind gar keine Spuren von alten Passstrassen zu finden. Weil das Gelände (flache aber enge Talebene) nur eine sinnvolle Linienführung zulässt, verliefen alle alten Linien (II-IV) auf gleichem Trasse.

Abbildung 43 (4.7.94):

Alter Kalkofen für die Verbrennung von Mörtelkalk bei Champsech (bis Ende des letzten Jahrhunderts in Betrieb).



3.4.3. Abschnitt 3

Geschichte:

Dieser Abschnitt ist photographisch sehr gut dokumentiert (siehe Abbildungen 44-46). Das liegt wohl daran, dass alle alten Wegmacher-Häuser in diesem Abschnitt lagen. Einzelne Reste des Holzgeländers der Kunststrasse sind noch vorhanden, die ungefähr 10 m unter der heutigen Strasse liegen. Weiter ist ein noch älterer Weg (Linienführung III), der ca. 10 m unter der heutigen Strasse verlief, im Gelände klar erkennbar. Dieser wies an diesem Ort eine Breite von 0,5 - 1,5 m auf, ist aber vollständig eingewachsen (Gras, einzelne Föhren).

Abbildung 44 (Archiv Museum Chasa Jaura):

Nicht mehr vorhandenes altes Wegerhaus, im Hintergrund der heute stark eingewachsene, von weitem nicht mehr sichtbare und nicht mehr benutzte Anfang des alten Weges über Champlönch.

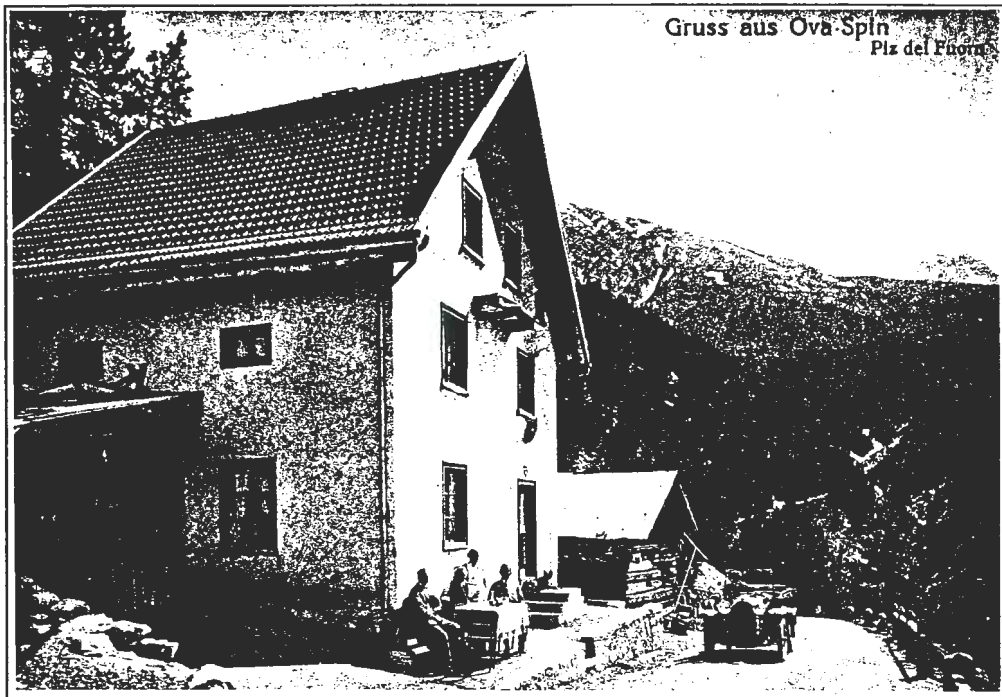


Abbildung 45 (Archiv Museum Chasa Jaura):

Gleiches (siehe auch Abbildung 44), noch nicht ausgebautes Wegerhaus um die Jahrhundertwende mit Postkutsche und Abbild des alten Wegmachers Pedretti.

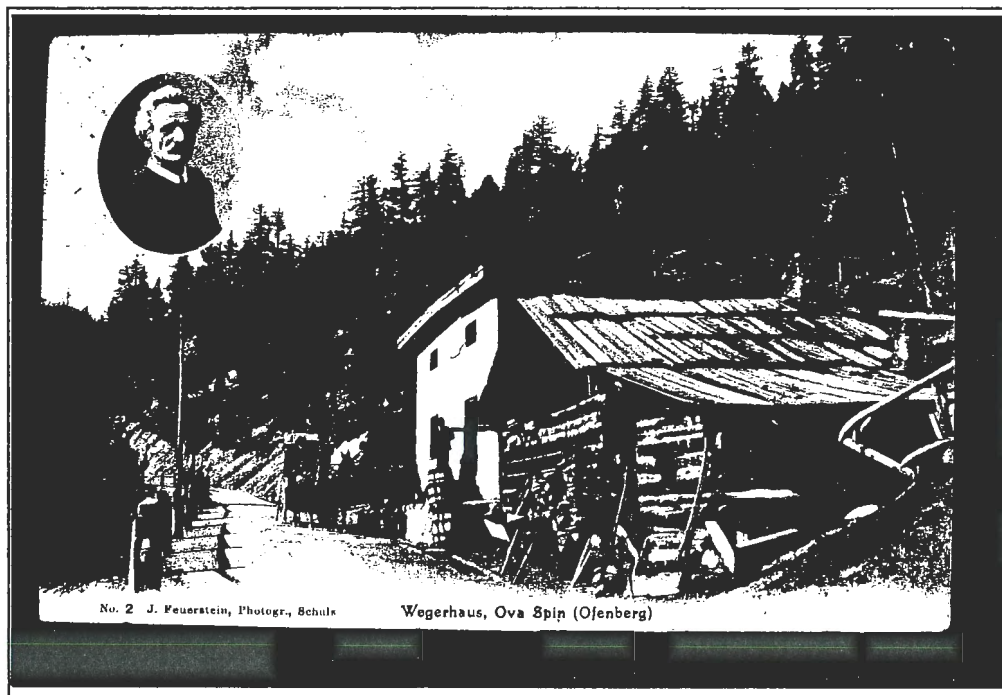
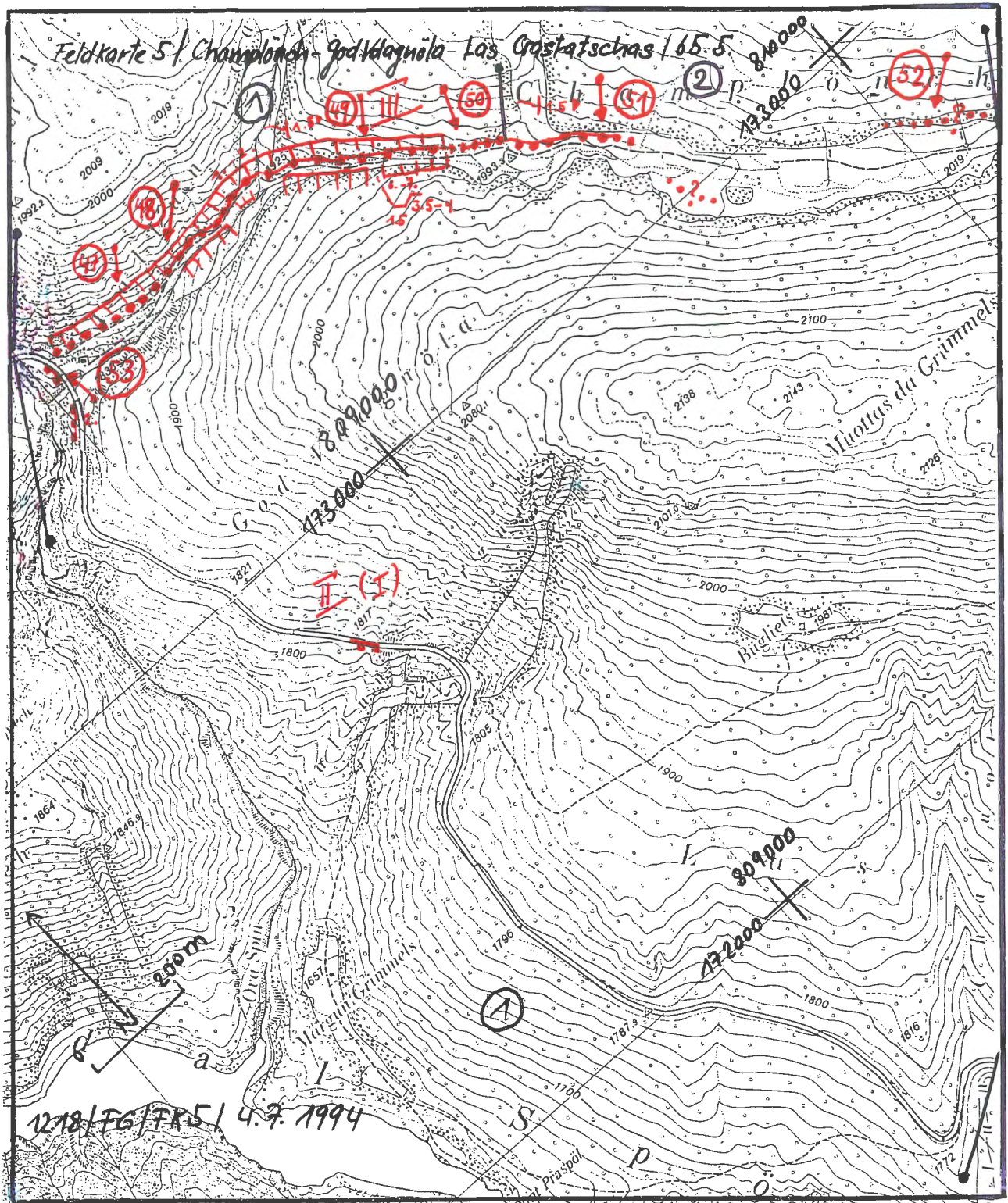


Abbildung 46 (4.7.94):

10 m unter der heutigen Linienführung im Gelände noch zu erkennende Linienführung (II) und (III) des alten Weges.



3.5. Feldkarte 5: Champlönch, Las Crastatschas (65.5.)



3.5.1. Wegvariante 1: Champlönch (GR 65.5.1.)

3.5.1.1. Abschnitt 1

Im Gegensatz zur Kunststrasse verliefen die alten Wege über *Champlönch*, das heisst auf der linken Seite der *Muotta da Grimmels*. In diesem Abschnitt ist der Weg der Linienführung (III) noch so erhalten, wie er sich den Wanderern seiner Zeit präsentierte, denn als Parkweg geniesst er wohl in etwa die gleiche Unterhaltung, wie als ehemaliger Passweg, auch die Verkehrsfrequenz wird etwa gleich sein. Dieser Weg weist hier eine Breite von etwa 1 m auf, in diesem Abschnitt war er befahrbar. Schön zu sehen ist in diesem Abschnitt wie schnell die Natur sich zurückmeldet, wenn ein Teilstück eines Weges nicht mehr benutzt wird. Am Anfang des steilen Aufstieges nach Champlönch weicht der heutige Parkweg vom Trasse des alten Passweges ab, so dass dieser, da er sich im Schweizerischen Nationalpark befindet, nicht mehr benutzt werden kann, und somit der Zurückeroberung der Natur völlig ausgeliefert ist.

Abbildung 47 (5.7.94):

Heute nicht mehr benutzbare (weil im Gebiet des Schweiz. Nationalparks)Wegpartie des alten Weges über Champlönch (Linienführung (III)).

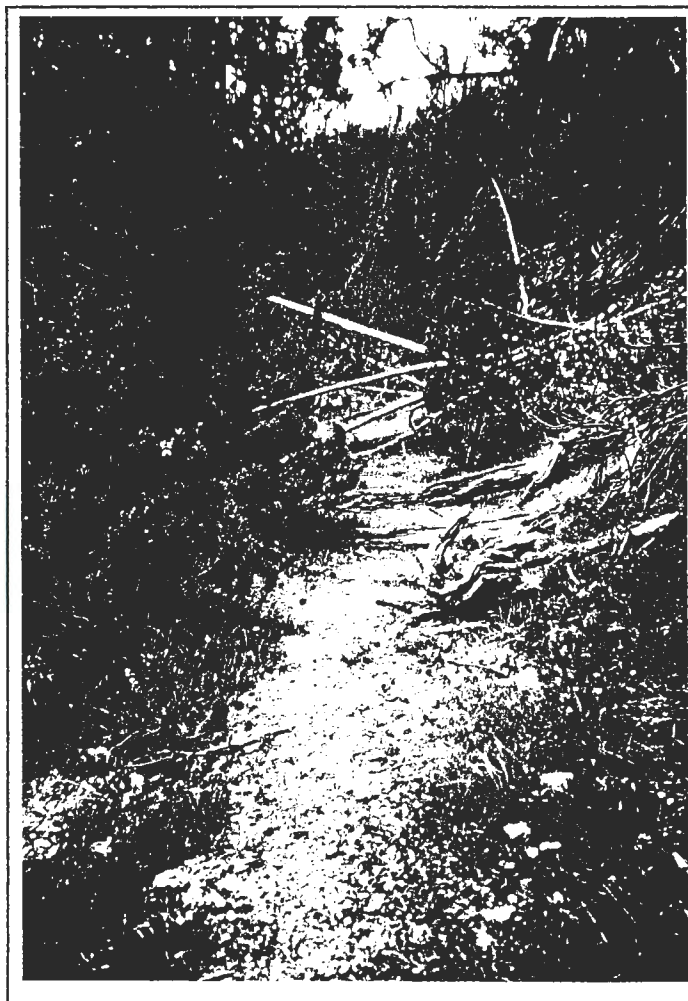


Abbildung 48 (5.7.94):

Links Einmündung des Parkweges in die alte Passstrasse über Champlönch, welche von da an benutzt und somit auch unterhalten wird, rechts Ende des stark eingewachsenen Teilstückes des alten Weges.

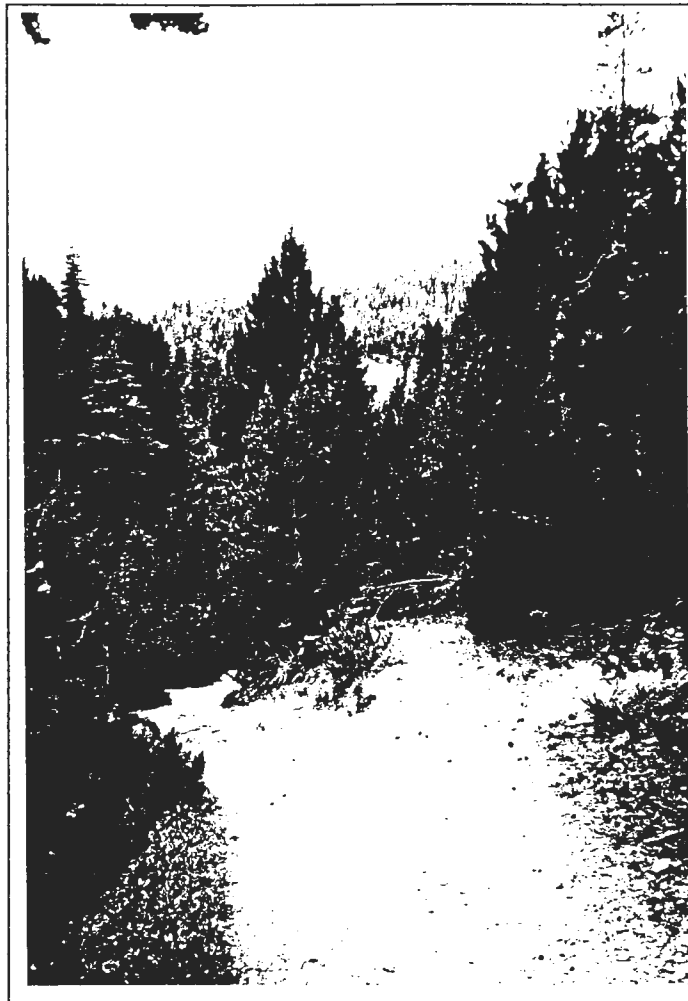


Abbildung 49 (5.7.94):

Anfang einer Hohlwegpartie des alten Weges der Linienführung(III) über Champlönch.

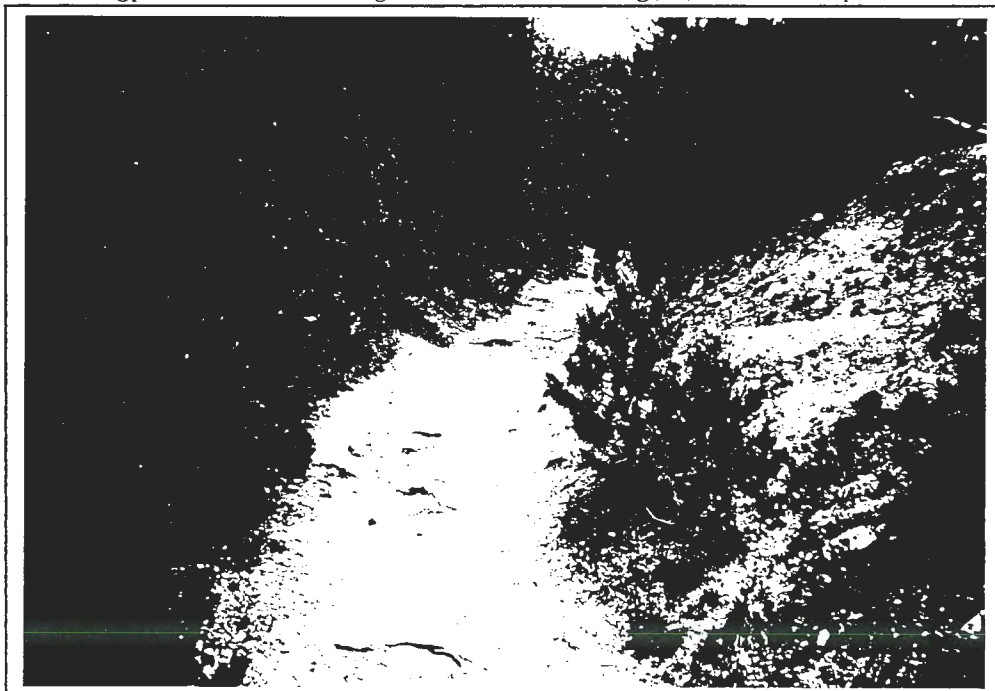
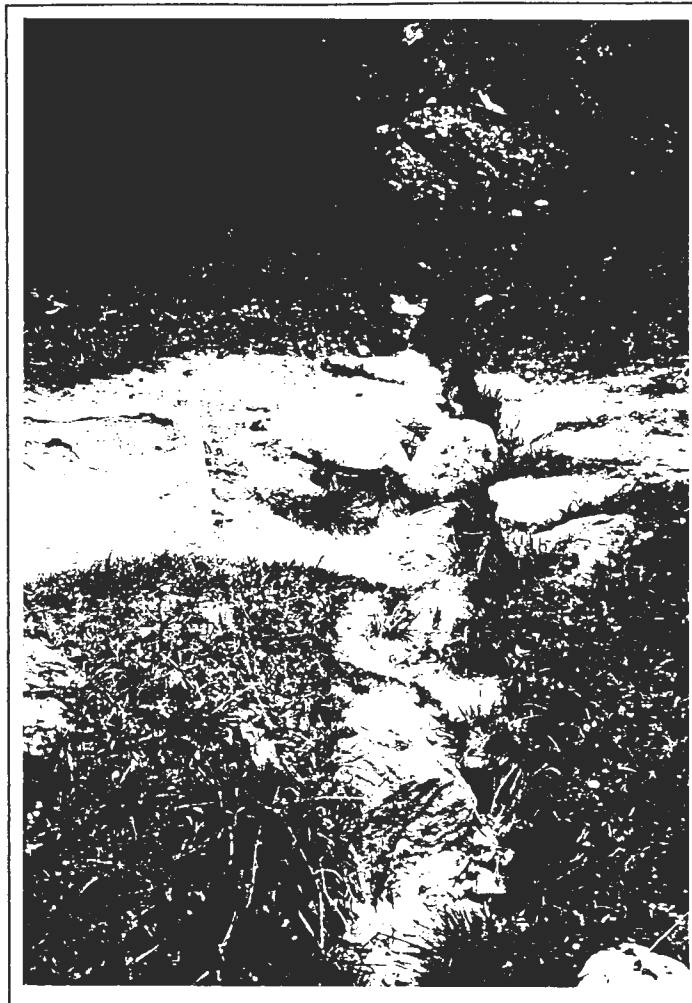


Abbildung 50 (5.7.94):

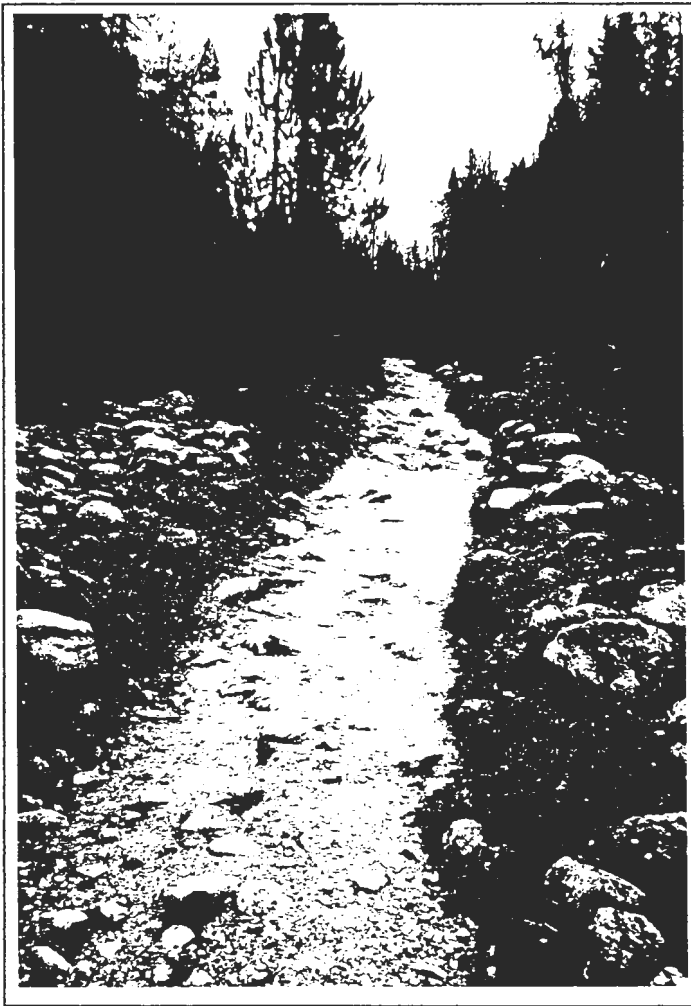
Schön erhaltener alter Wasserdurchlass.



3.5.1.2. Abschnitt 2

Dieser Abschnitt besteht aus einer recht breiten Ebene (50-100m) auf welcher die alte Passstrasse nicht mit dem heutigen Parkweg übereinstimmt. Im Gegensatz zum Parkweg verlief der alte Weg auf der rechten Seite (siehe auch Karte 17, Siegfriedkarte), doch muss auch angenommen werden, dass in diesem Abschnitt eine einzige Linienführung wegen des flachen Geländes sich gar nicht aufdrängte und somit ein ausgebauter Weg gar nicht nötig war. Im Frühling und Frühsommer war die rechte Talseite bestimmt noch schneebedeckt, so dass der Reisende wahrscheinlich die linke am Nordhang gelegene Talseite bevorzugte.

Abbildung 51 (5.7.94):
Gut erhaltene Wegoberfläche der Linienführung (III).



Abbildungen 52 (5.7.94):
Neben dem heutigen Trasse rechts ist noch eine ältere Linienführung im Gelände erkennbar.

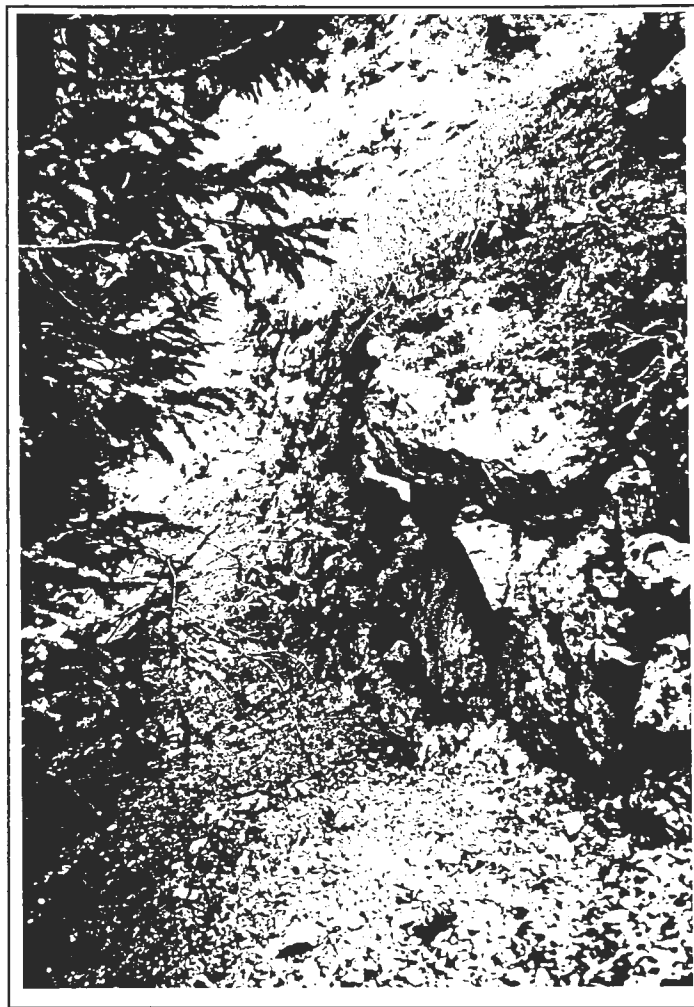


3.5.2. Wegvariante 2: God Vdagnöla-Las Crastatschas (GR 65.5.2.)

Nach dem Bau der Kunststrasse wurde *Muottas da Grimmels* rechts umgangen, so dass die 1. Wegvariante für den Passverkehr unbedeutend wurde. Ausser einigen Resten von Stützmauern ist aber von der Linienführung(II) im Gelände nichts mehr vorhanden.

Abbildungen 53 (5.7.94):

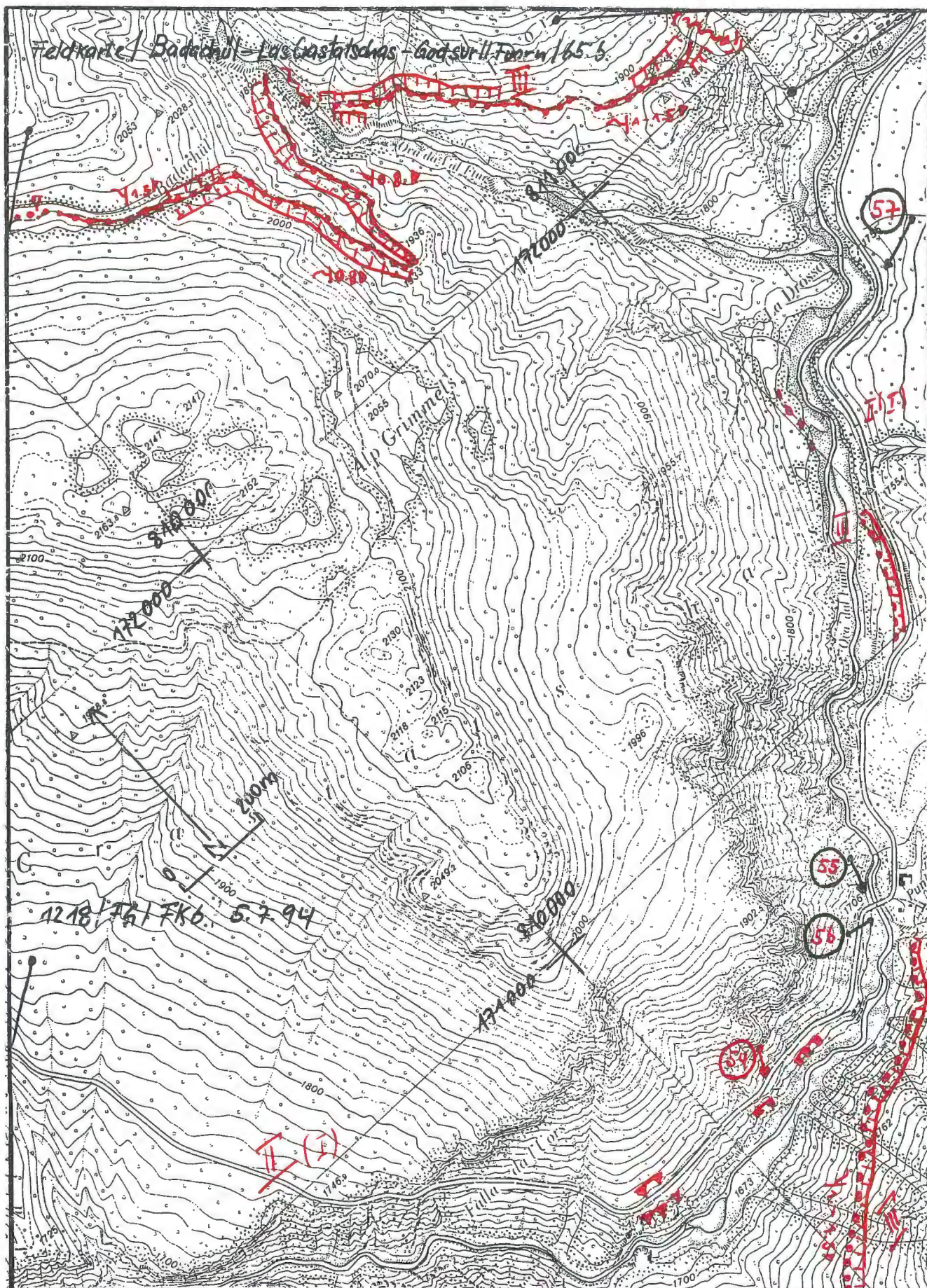
Alte Stützmauer, 5m unter der heutigen Passstrasse gelegen.



3.6. Feldkarte 6: Badachül, Las Crastatschas, Il Fuorn (65.6.)

Wegvariante 1: Badachül-God sur Il Fuorn (GR 65.6.1.)

Wegvariante 2: Las Crastatschas-Il Fuorn (GR 65.6.2.)



3.6.1. Wegvariante 1: Badachül- God sur Il fuorn

In diesem Abschnitt war der alte Passweg (Linienführung III) nicht befahrbar, die Wegbreite beträgt 0.5-1m. Er verlief auf gleicher Trasse wie der heutige Parkweg, ist somit gut erhalten und im Gelände leicht zu lokalisieren.

3.6.2. Wegvariante 2: Las Crastatschas-II Fuorn

Von der alten Passstrasse (Linienführung II) ist in diesem Gebiet ausser wenigen Resten von Stützmauern nichts vorhanden. Der alte Saumpfad nach Livigno ist ähnlich wie die Wegvariante 1 als heutiger Parkweg gut erhalten. Bis zum Bau des Strassentunnels von La Drossa (1962-1965) war dies die einzige Verbindung nach Livigno.

Abbildung 54 (5.7.94):

Teil einer Stützmauer und Holzpfosten der alten Wegbegrenzung unter der heutigen Passstrasse.

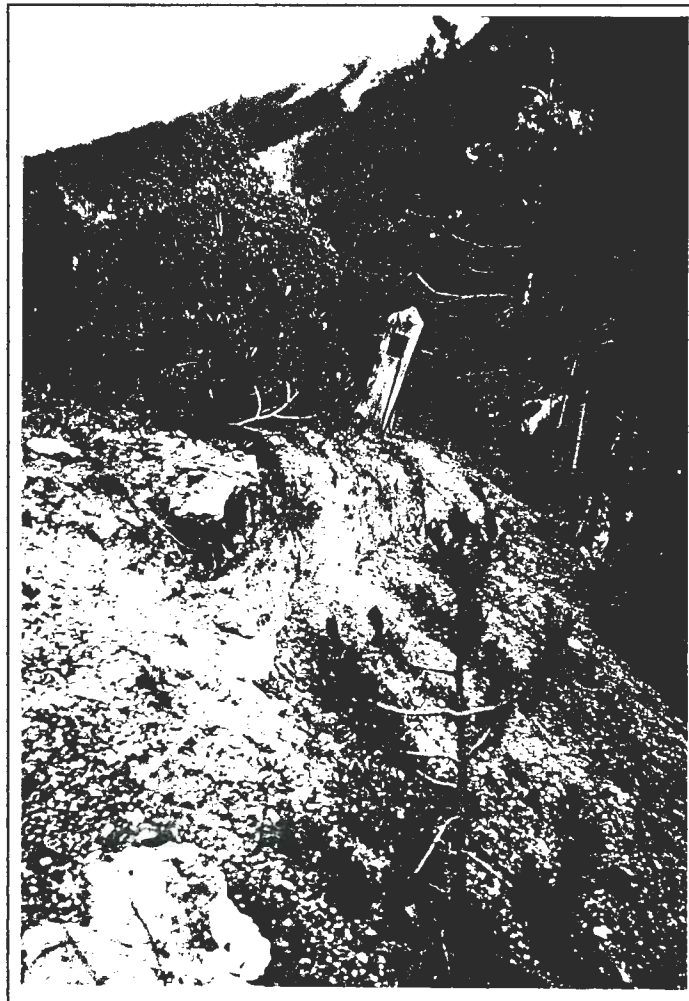


Abbildung 55 (Eidgenössisches Archiv für Denkmalpflege, Sammlung Zinggeler):
Alte Brücke der Kunststrasse (heute im Gelände nicht mehr vorhanden), im Hintergrund das
Zollhaus in *La Drossa*.



Abbildung 56 (5.7.94):

Der gleiche Ort wie auf Abbildung 55, aufgenommen 1994 (Neubrücke von 1993).

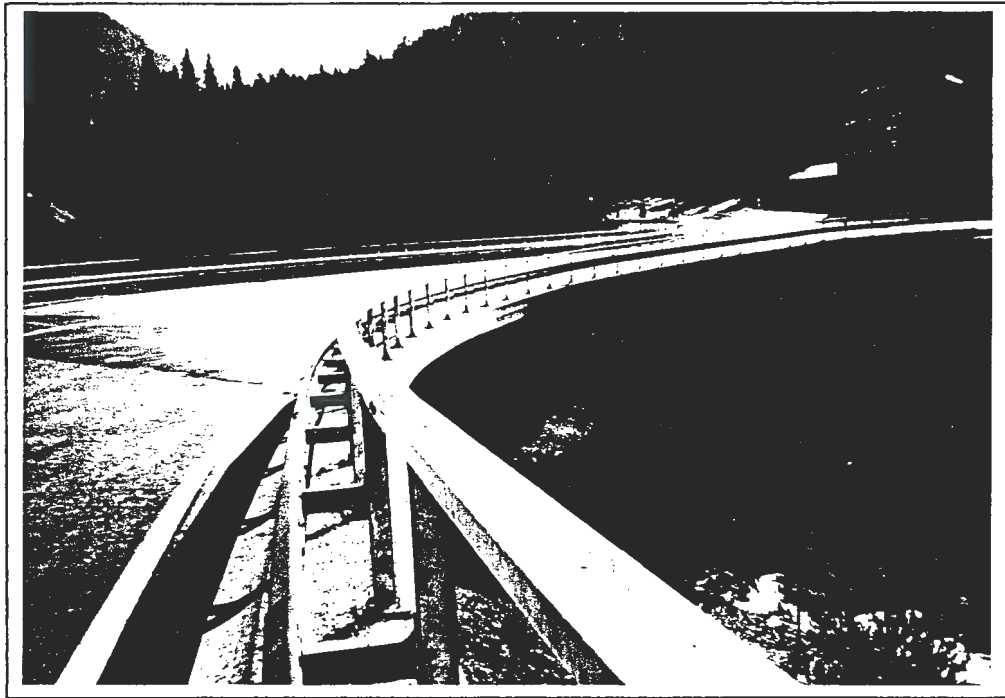
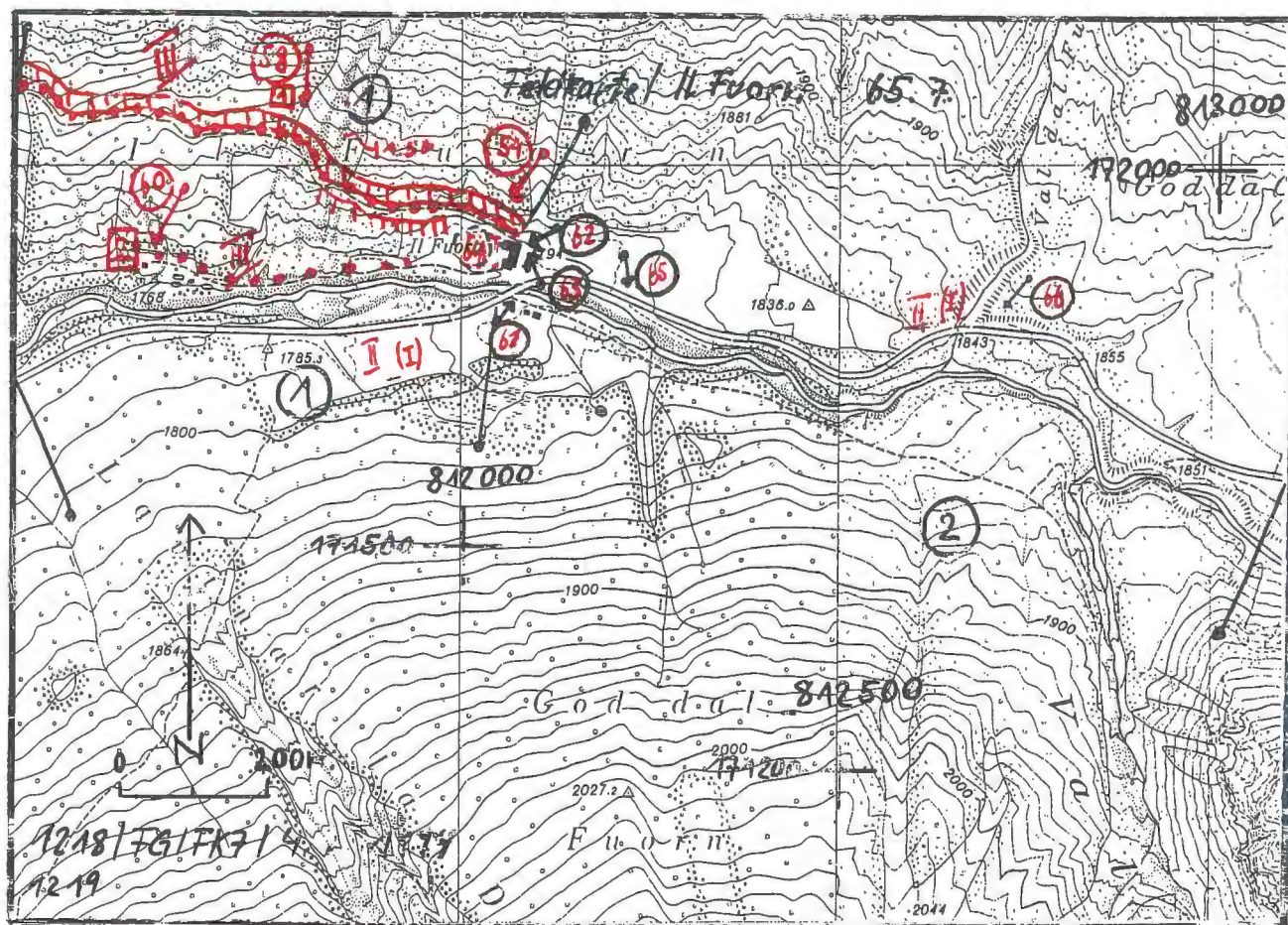


Abbildung 57 (Eidgenössisches Archiv für Denkmalpflege, Sammlung Zinggeler):
Im Gelände nicht mehr erhaltenes Teilstück der Kunststrasse (siehe auch Abbildungen 11-14 der Normalien).



3.7. Feldkarte 7: God sur Il Fuorn, Il Fuorn (GR 65.7.)



3.7.1. Wegvariante 1: God sur Il Fuorn (GR 65.7.1.)

Der alte Weg (Linienführung III) ist, bis er das Trasse mit demjenigen der neueren Strassen teilen muss, im Gelände gut erhalten, wie auf der ganzen Strecke über *Champlönch*.

Abbildung 58 (5.7.94):

Alter Kalkofen. Hier wurde bis zum Ende des letzten Jahrhunderts Mörtelkalk gebrannt.

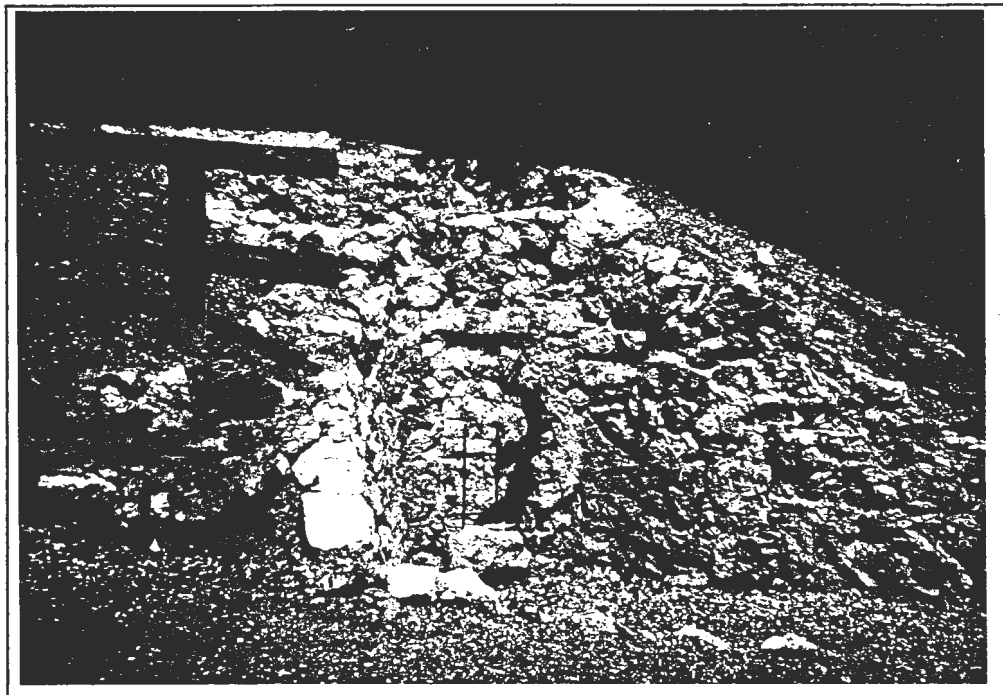


Abbildung 59 (5.7.94):

Letztes Teilstück der Linienführung (III) über Champlönch bis zur Einmündung in die Linienführung (II). In der Bildmitte das heutige Hotel Il Fuorn.



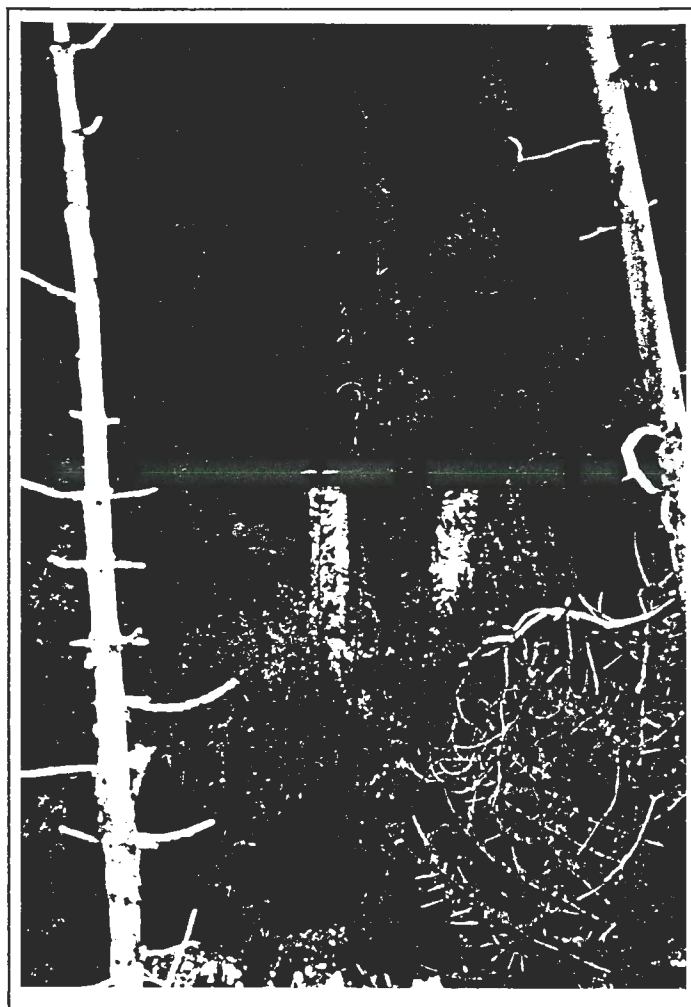
3.7.2. Wegvariante 2: La Drossa-Il Fuorn (GR 65.7.2.)

3.7.2.1. Abschnitt 1

Die Kunststrasse ist in diesem Abschnitt vollkommen überformt von der heutigen Passstrasse. Der Saumpfad nach *Livigno*, der in diesem Abschnitt eine Abzweigung und in diesem Sinne auch eine Fortsetzung der Wegvariante 1 ist, kann man im Gelände teilweise noch deutlich erkennen.

Abbildung 60 (6.7.94):

Lombardischer Flossofen von 1684/85 (Schlaepfer 1960,115) am alten Saumpfad nach Livigno (siehe auch Kapitel 2.3.2.).



3.7.2.2. Abschnitt 2

Geschichte: *Il Fuorn*

Durich Chiampell berichtet 1573 in seiner „*Topographischen Beschreibung des rätischen Alpenlandes*“, dass am Ofenpass in der Nähe eines von den Zernezern

betriebenen Bergwerkes, genannt „*alg Fuorn*“, sich ein Hospiz befindet für die zu jeder Jahreszeit durchziehenden Fremden (in der romanischen Uebersetzung aus dem Lateinischen von 1970, 61). In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts hatte das alte Gut auf *Il Fuorn* einen Wirt der besonderen Art. So erzählt eine Legende, dieser sei aus einer Begegnung mit einer, um ihre Jungen besorgt gewesene Bärenmutter, als Sieger hervorgegangen. Ob dies wirklich zutrifft, bleibt in den Sternen geschrieben. Tatsache ist aber, dass der Wirt Simon Gruber, in einem aussichtslos scheinenden Prozess mit der mächtigen Gemeinde Zernez recht behielt. Gegenstand des Streites war das Eigentum an einer Waldstrecke bei *Il Fuorn*, welche das Kantonsgericht als zweite Instanz, zu Eigentum des Wirtes machte, obwohl dieser ständig die neue Forstordnung, die 1855 eingeführt wurde, missachtete, und als Angeklagter ohne Anwalt und ohne schriftliche Beweismittel für sein Recht kämpfte. So schrieb der Unterengadiner Korrespondent der Bündnerzeitung nach dem Prozess am 13. März 1867 unter anderem: „Die Tatsache an sich, ob Gruber oder Zernez das Stück Wald habe, könnte unser Blut nicht in solche Wallung bringen. Es ist das beleidigte öffentliche Rechtsgefühl, das unsere Feder führt, das Bewusstsein, das dieses Urtheil, wodurch einer Gemeinde aus höchst unzureichenden Rechtsgründen ihr Eigentum abgesprochen wurde, unserer Justiz und dem Zutrauen in diese einen schweren Schlag versetzt hat.“

Gelände:

In diesem Abschnitt mündet die Linienführung (III) wieder in diejenige der Kunststrasse (Linienführung II), welche von der heutigen Passstrasse überformt ist. Die Linienführung (III) ist nur dort im Gelände zu erkennen, wo sie vom Trasse der Kunststrasse abweicht.

Abbildung 61 (Archiv Museum Chasa Jaura):

Soldaten während des ersten Weltkrieges führen Unterhaltungsarbeit an der alten Brücke bei *Il Fuorn* aus.

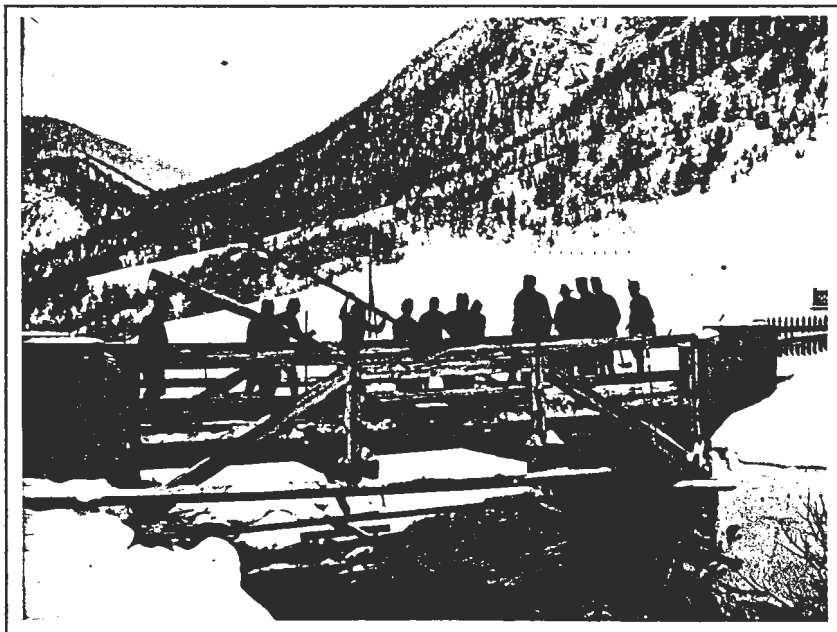


Abbildung 62 (Postkarte aus Archiv des Museums Chasa Jaura):

Altes Hotel Il Fuorn vor der Jahrhundertwende, im Hintergrund die alte Strasse über Champlönch teilweise noch mit Holzzaun als Wegbegrenzung.

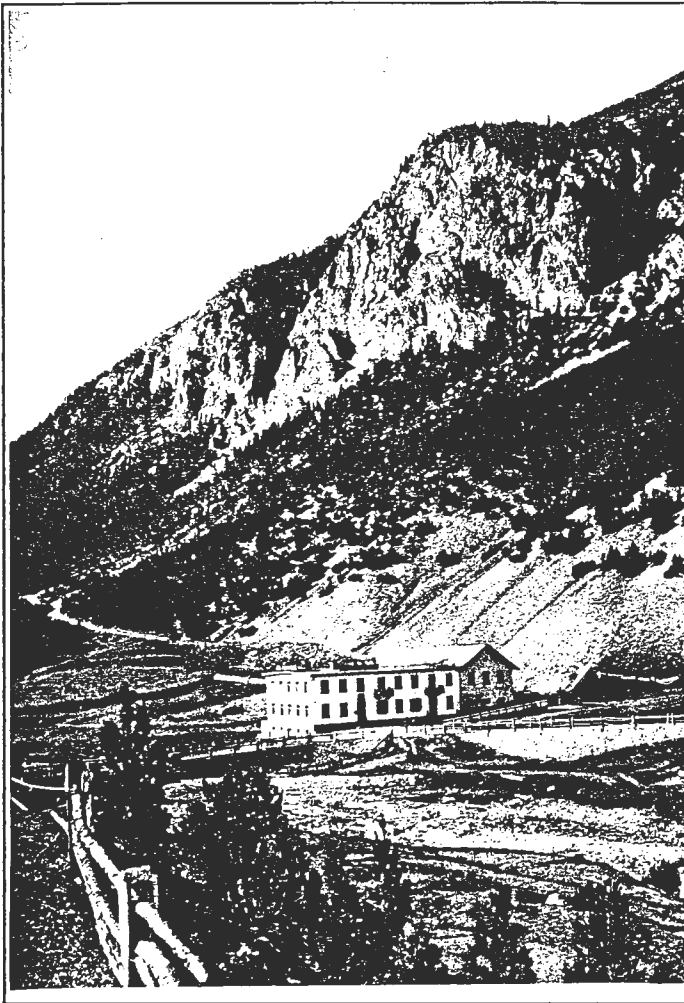


Abbildung 63 (Postkarte aus Archiv Museum Chasa Jaura):
Hotel Il Fuorn, im Vordergrund Pferdepost.



Abbildung 64 (Archiv Museum Chasa Jaura):
Der legendäre Wirt Gruber bei einem Glas Wein.

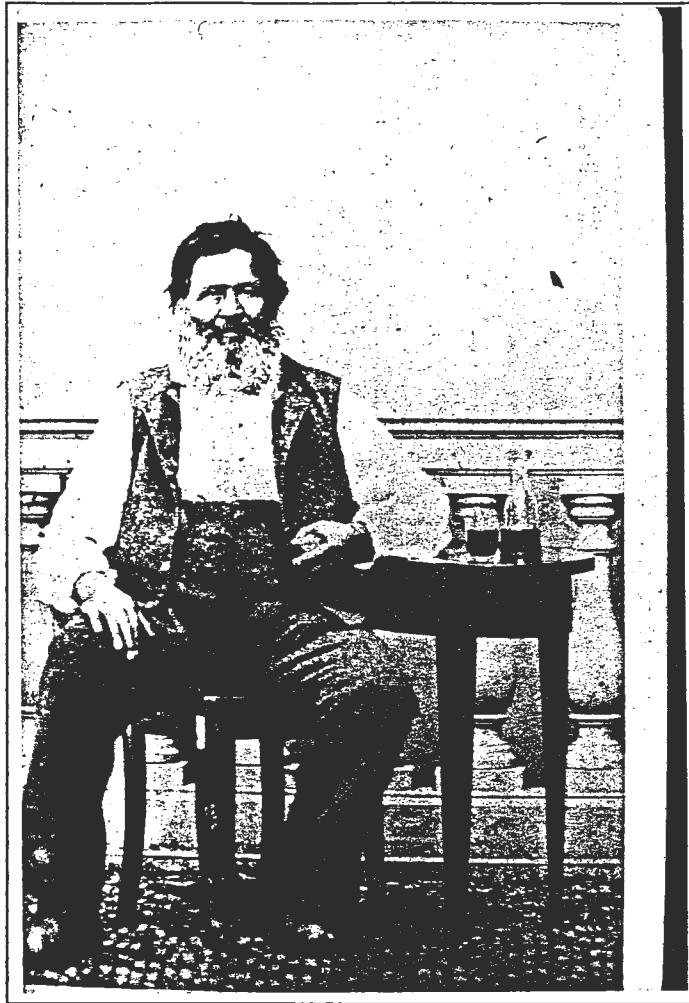


Abbildung 65 (Archiv Museum Chasa Jaura):
Nicht mehr erhaltene Kunststrassenpartie im Winter, links alter Zaun als Wegbegrenzung.

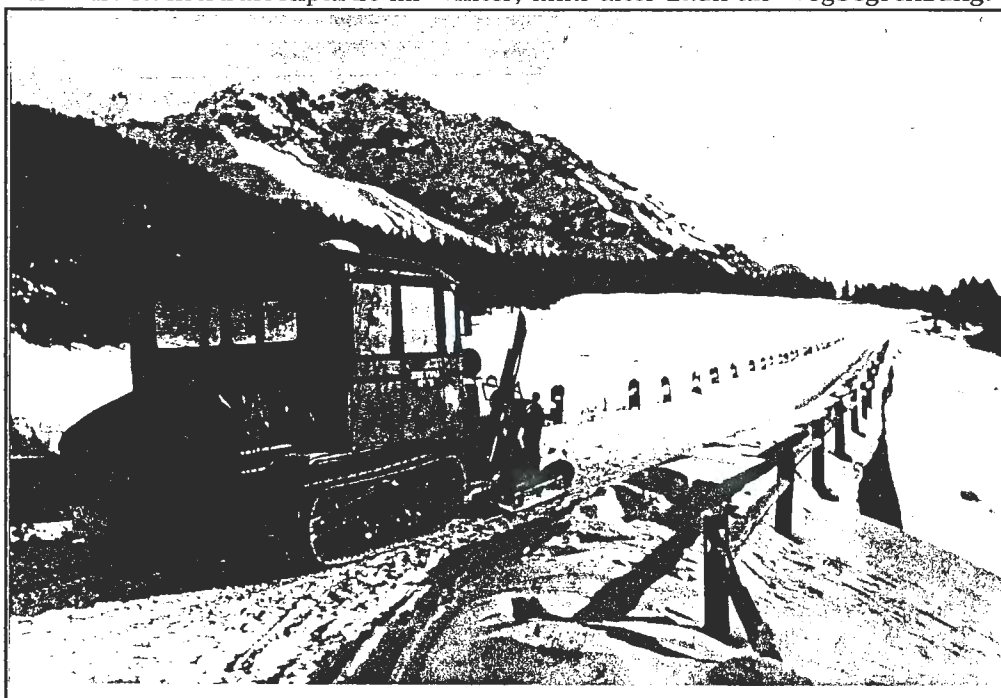
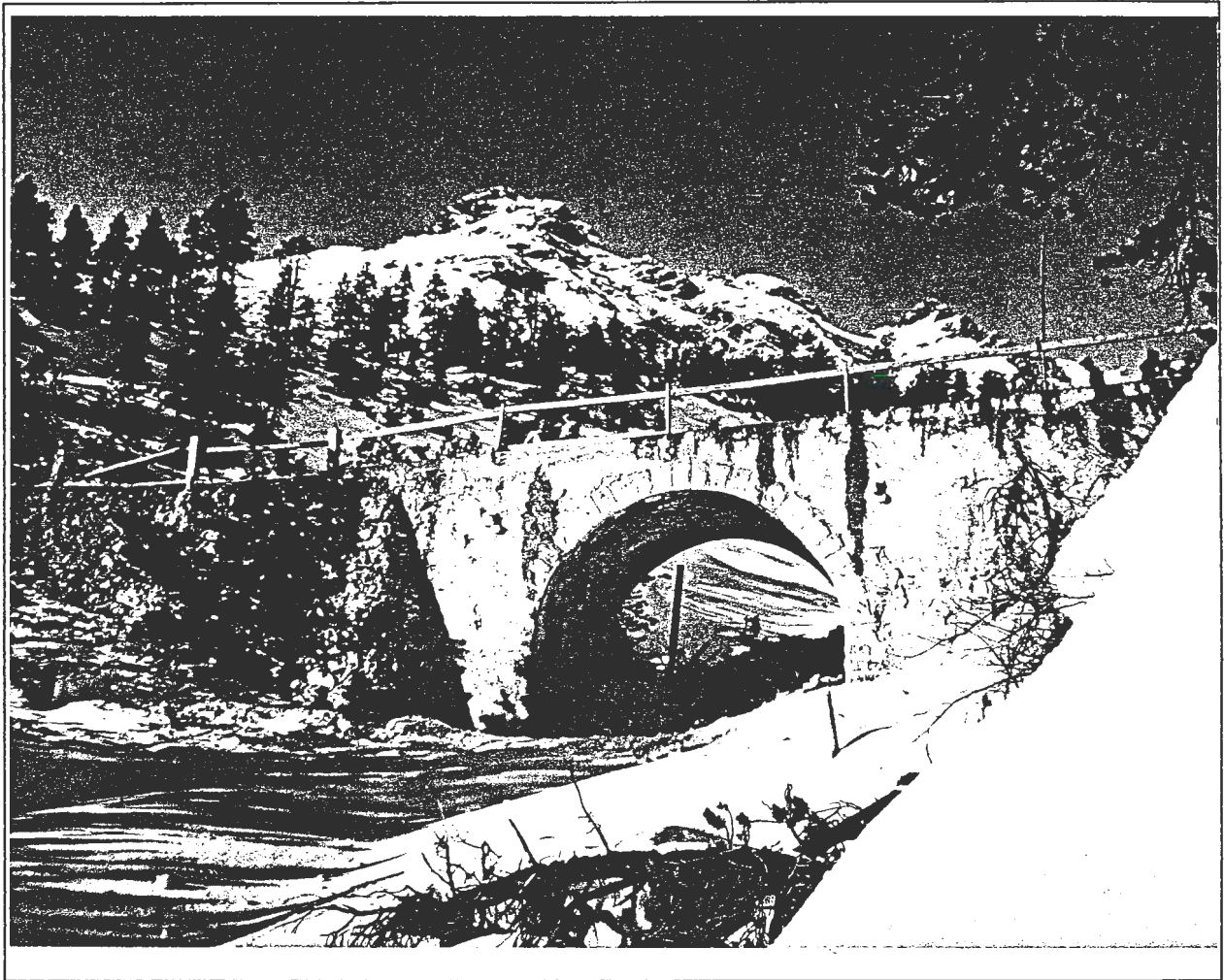


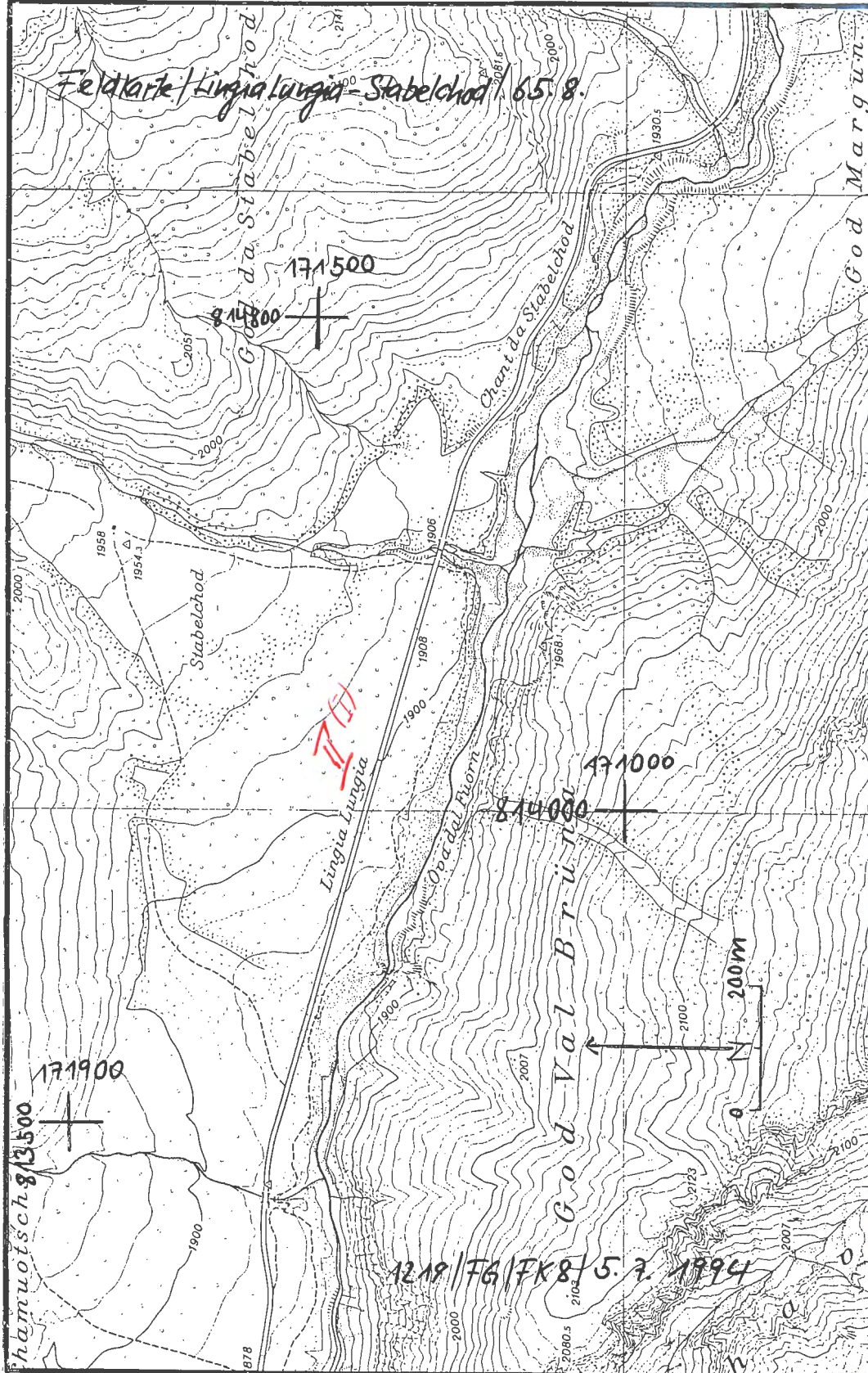
Abbildung 66 (Archiv Museum Chasa Jaura):

Brücke der Kunststrasse, heute im Gelände nicht mehr vorhanden.

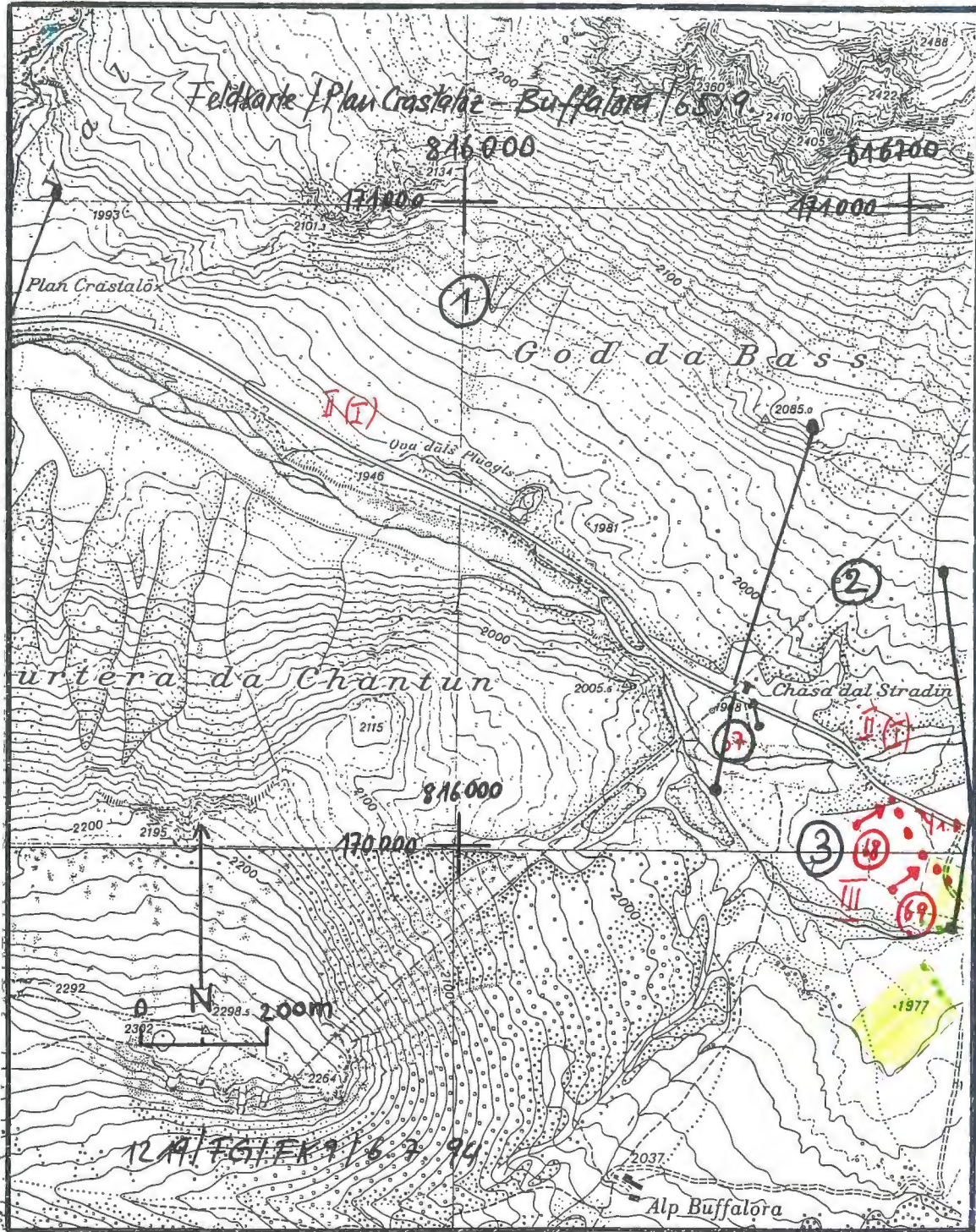


3.8. Feldkarte 8: Lingia Lungia - Stabelchod (GR 65.8.)

In diesem Gebiet findet man heute im Gelände keine Spuren des alten Passweges mehr. Durich Chiampell schreibt 1573 in seiner „*Topographischen Beschreibung des rhätischen Alpenlandes*“, dass der alte Weg in diesem Gebiet sehr nahe am Fluss, meistens dem Ufer entlang, verlaufe (in der romanischen Uebersetzung aus dem Lateinischen von 1970,62).



3.9. Feldkarte 9: Plan Crastalöz-Buffalora (GR 65.9.)



3.9.1. Abschnitt 1

In diesem Abschnitt sind im Gelände keine Spuren des alten Weges zu finden. Die Linienführungen (II und III) sind von der heutigen Passstrasse überformt. Die Karten 16 (Karte des Unterengadins von J.M. Ziegler) und 17 (Zusammenstellung von Siegfriedkarten) zeigen, dass es zwischen den Linienführungen (I-III) in diesem Abschnitt kaum Abweichungen gab. Ob eine vierte Linienführung in der Art wie Chiampell sie beschreibt (siehe Kapitel 3.8.) existierte, ist nicht nachzuweisen, weil im Gelände keine Spuren zu finden sind, und diese in den historischen Karten nicht kartiert ist.

3.9.2. Abschnitt 2

Geschichte Buffalora:

Der romanische Name „Buffalora“ ist zusammengesetzt aus *boffa* von *boffar* = blasen und *ora* = Wetter, in Zusammenhang mit blasen könnte mit diesem Namen der Ort, wo der Wind bläst, gemeint sein. Chiampell schreibt zu diesem Abschnitt:

„Hier standen noch bei unserem Gedenken einige Herbergshäuser, fast ein kleines Dorf zu nennen, für die, welche den Berg in der einen oder anderen Richtung überstiegen und dort einen Halt machen mussten, um Unterkunft zu nehmen. Es wurden hier auch mancherlei Waren zum Kauf feilgeboten. Deshalb war der Ort als kleiner Handelsplatz von Leuten der Umgebung stark besucht. Es fanden sich hier auch viele deshalb ein, weil es da verschiedene Silbergruben gab, von denen heute nur noch die Ueberreste zu sehen sind. Denn die, welche den Platz als Gastwirte innehatten, das heisst als Eltern und Beschützer der Gäste und fremden Wanderer (was landläufig als die Pflicht der Herbergsväter galt, wurden als Diebsgesindel und schändliche Mörder entlarvt, im Engadin verurteilt und ihre Häuser zerstört. Seither liegt der Ort verlassen und die Bergwerksanlagen und Häuser in Schutt und Asche“. (Uebersetzung aus dem lateinischen Originaltext von 1573 des Durich Chiampell)

Es handelte sich um eine Bergwerkssiedlung, welche als solche Behausung für Knappen, Köhler, Holzer und Säumer war. Sie liegt an der alten Weggabelung von der man entweder über die Ofenpasshöhe ins Münstertal oder über Jufplaun und Fraele nach Bormio gelangte (Schlaepfer 1960, 75).

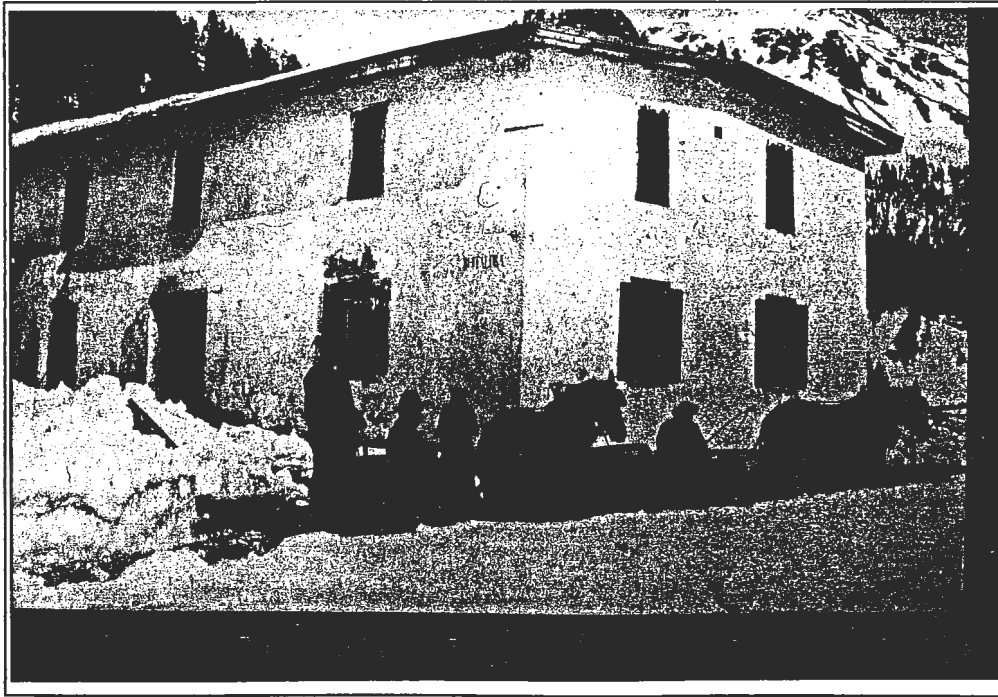
(Siehe Feldkarte 9 und 10, die grün überfärbte Fläche entspricht dem Standort der ehemaligen Siedlung)

Gelände:

Im Gelände ist die Oberfläche der Linienführung (III) deutlich erkennbar, wo sie von den heutigen Strassen nicht überformt wurde. Von der Kunststrasse sind in diesem Abschnitt keine Spuren zu finden. Historische Bausubstanz ist keine vorhanden.

Abbildung 67 (Archiv Museum Chasa Jaura):

Heute nicht mehr bestehendes altes Wegerhaus und Herberge für Reisende in Buffalora.



Abbildungen 68,69 (6.7.94):

Wegoberfläche des alten, nicht mehr benutzten Weges der Linienführung (III).

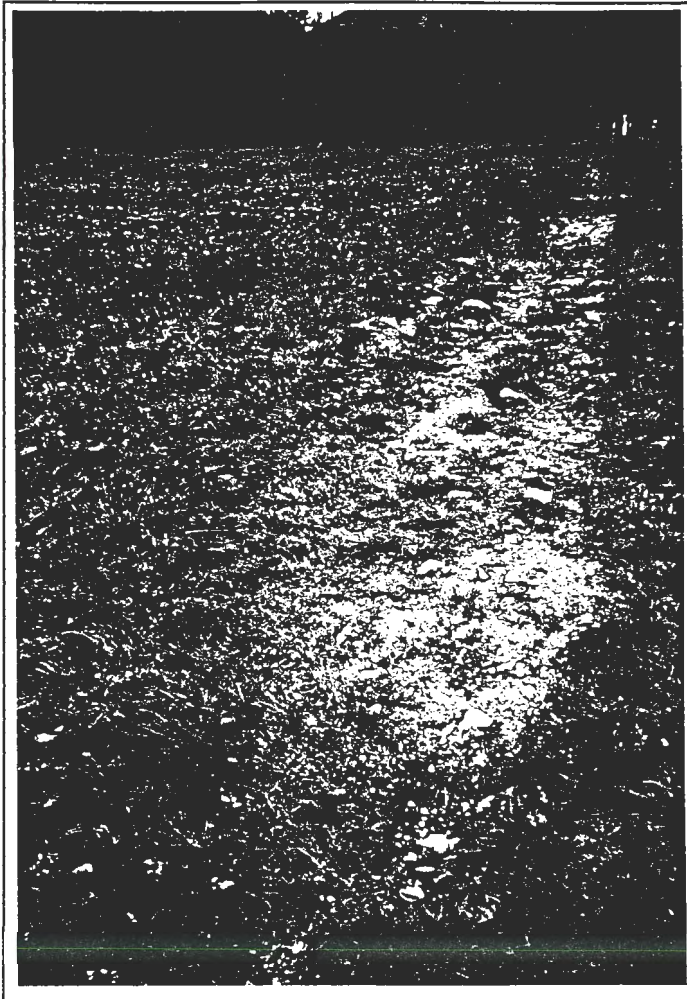
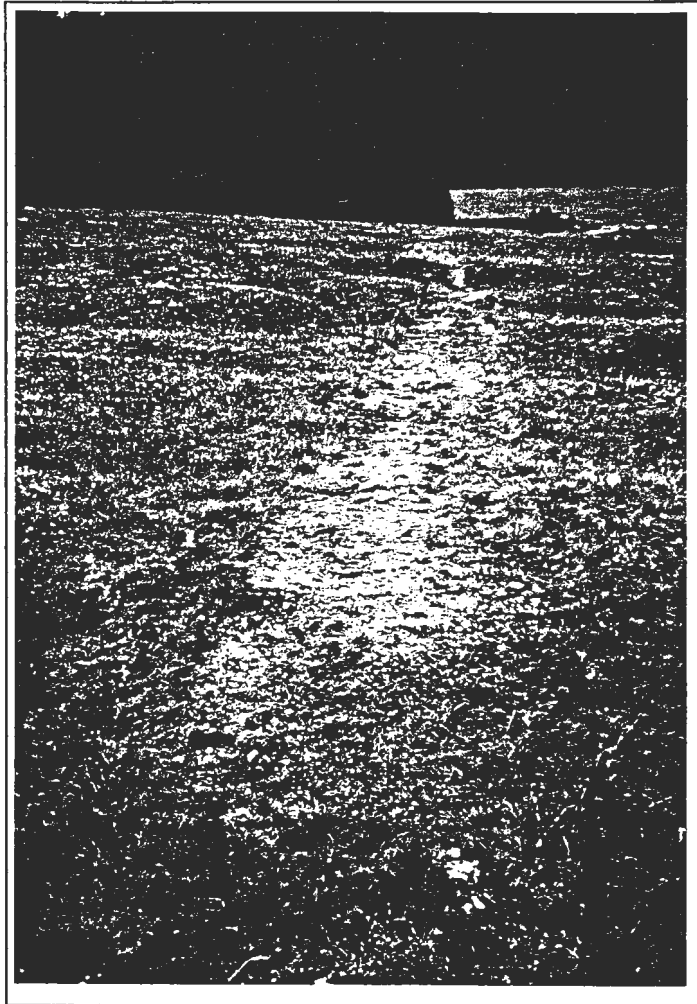
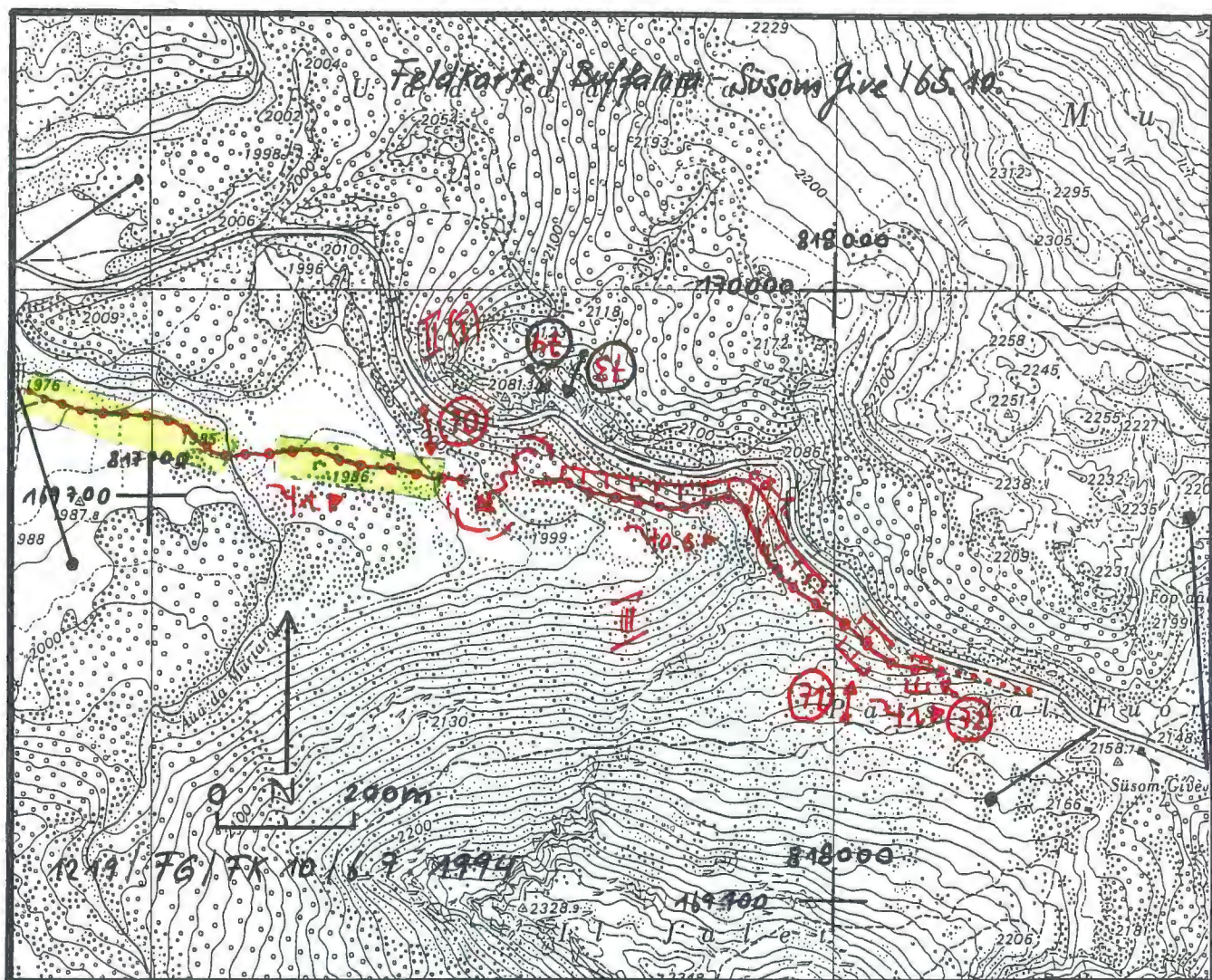


Abbildung 69 (6.7.94):



3.10. Feldkarte 10: Chaldera da Buffalora-Süsom Givè (GR 65.10.)



3.10.1. Wegvariante 1

Chaldera da Buffalora-Süsom Givè (GR 65.10.1.)

Der alte Weg (Linienführung III) überquerte den Bach, genannt *Aua da Murtaröl*, an der genau gleichen Stelle wie der heutige Feldweg zur Alp Buffalora. Von da an verläuft er im Gegensatz zur Kunststrasse in der Ebene, im Bereich der ehemaligen Bergwerkssiedlung, und nähert sich erst beim letzten Teil des Aufstiegs in Richtung Süsom Givè der Linienführung(II). Heute verläuft mit wenigen Abweichungen ein viel benutzter Wanderweg auf dem gleichen Trasse wie der alte Weg.

Abbildung 70 (6.7.94):

Alter Weg im Gelände, obwohl hier ungenutzt noch gut erkennbar.

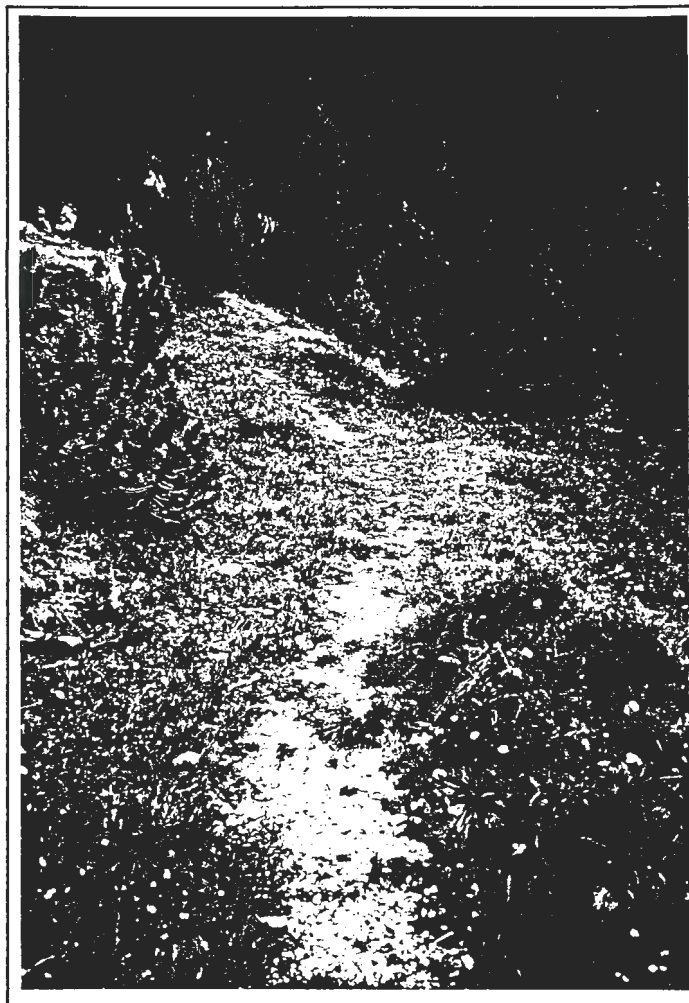


Abbildung 71 (67.94):

Ehemaliger Hohlweg im Gelände noch erkennbar.

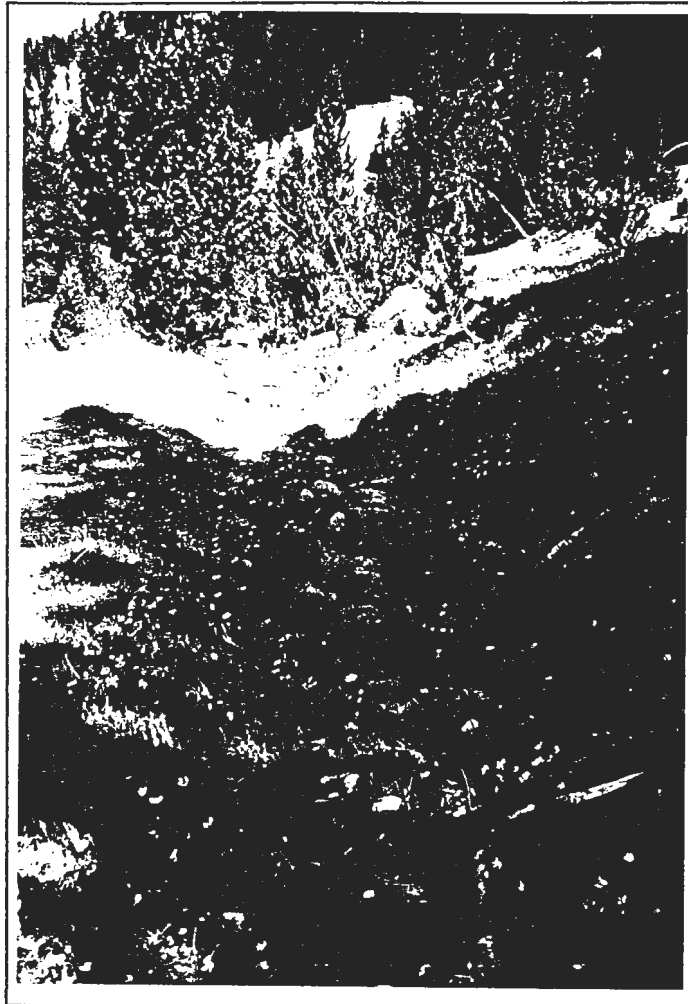
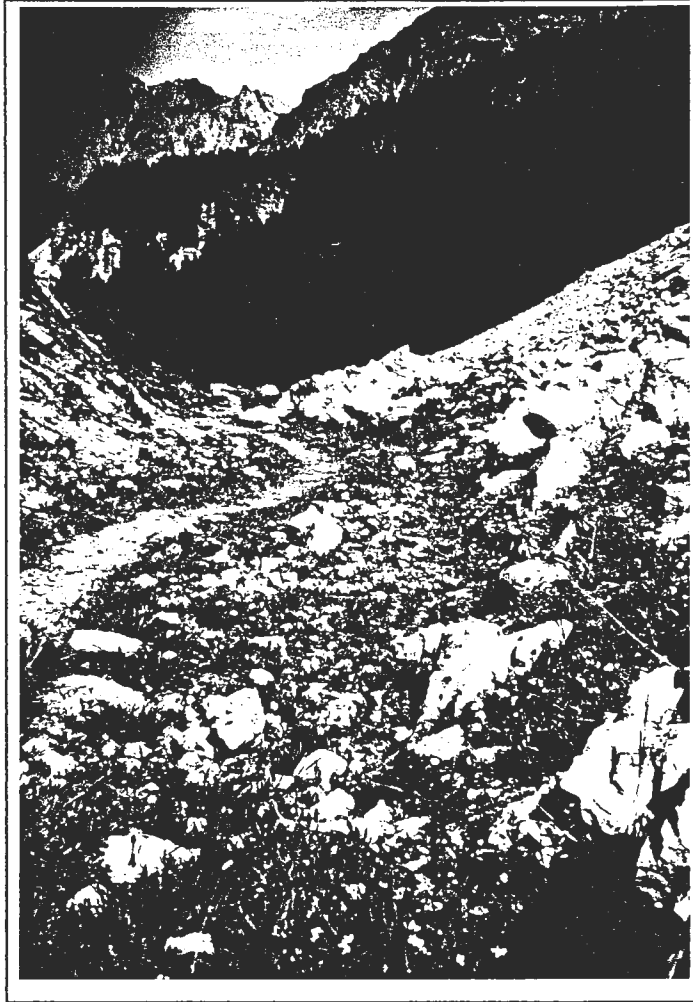


Abbildung 72 (6.7.94):

Trasse des alten Weges noch erkennbar neben dem heutigen Wanderweg.



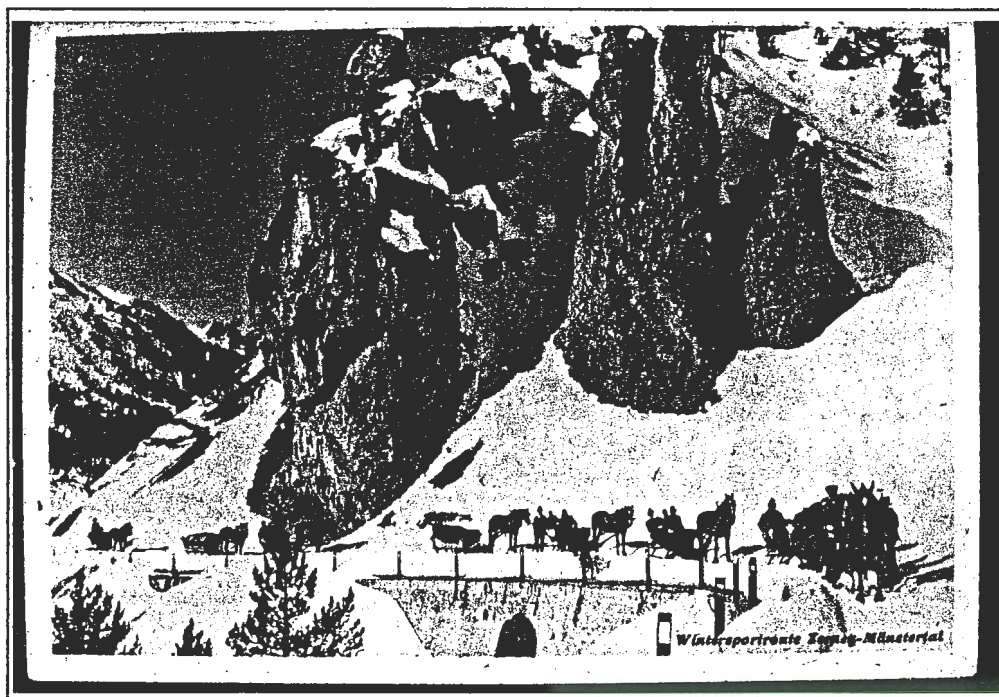
3.10.2. Wegvariante 2

Uad da Bass-Süsom Givè (GR 65.10.2.)

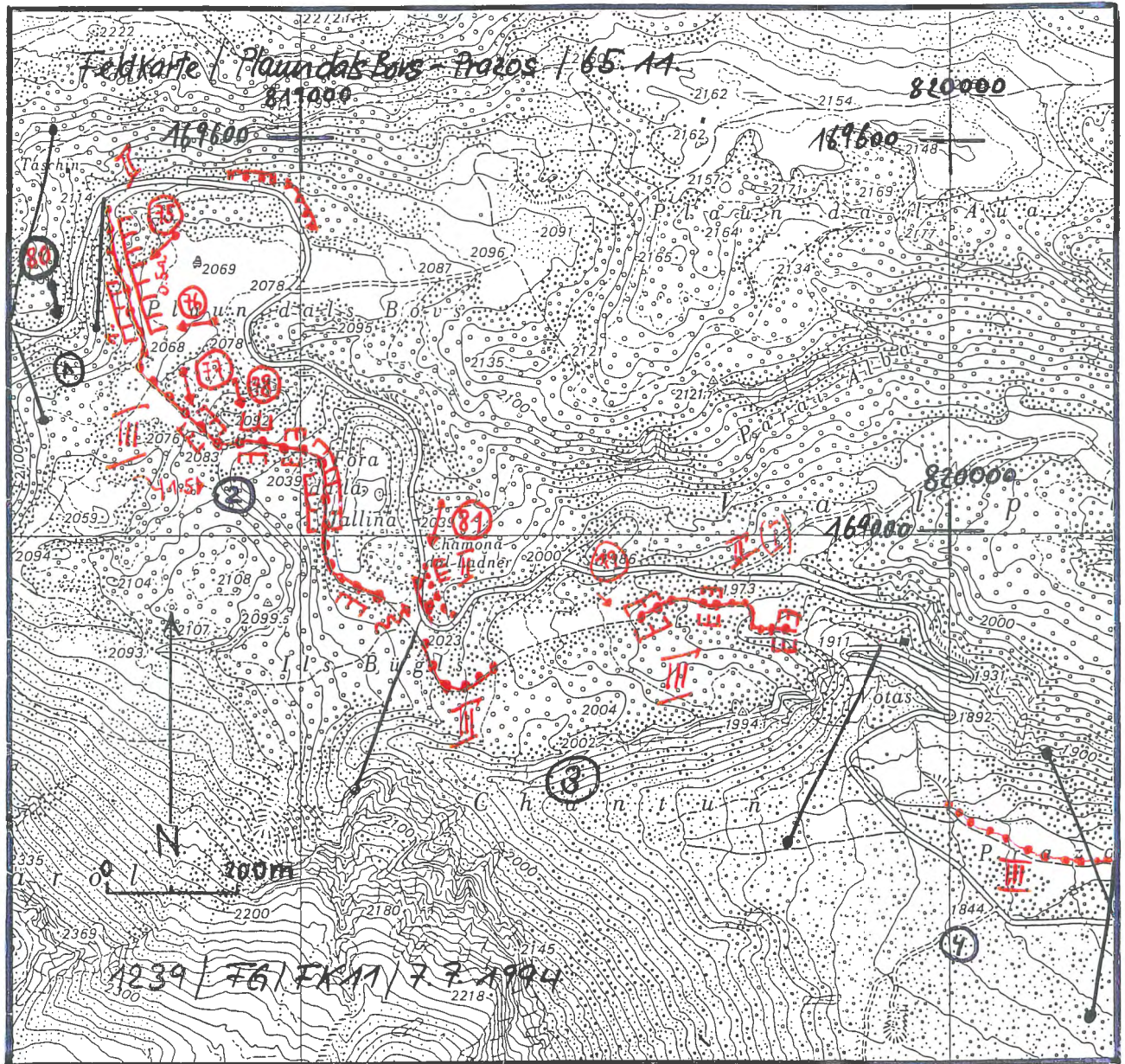
Auch in diesem Gebiet ist die Kunststrasse von der neuen Passstrasse grösstenteils überformt. Im Gelände zu sehen sind noch einige Reste von Stützmauern.

Abbildung 73, 74 (Archiv Museum Chasa Jaura):

So nicht mehr vorhandenes Teilstück der Kunststrasse .



3.11. Feldkarte 11: Plaun dals Bovs-Praros (GR.65.11.)



3.11.1. Wegvariante 1: Plaun dals Bovs-Prazos (GR 65.11.1.)

3.11.1.1. Abschnitt 1

In diesem Abschnitt ist die Linienführung(III) von der heutigen Passstrasse überformt.

3.11.1.2. Abschnitt 2

In diesem Abschnitt ist der Weg der Linienführung(III) im Gelände wohl stark eingewachsen, aber trotzdem noch deutlich zu erkennen. Sehr schön ist hier in kleinem Masstab so etwas wie ein Wechselspiel von Hohl- und Dammwegbereichen zu beobachten. Der Weg verläuft zuerst an einem trockenen Südhang, und später durch ein kleines Sumpfgebiet. Er weist eine Breite von 1-1.5m auf. Gut erhalten ist er dort, wo er heute Teil des Wanderweges nach Tschieriv ist.

Abbildung 75,76 (7.7.94):

Alter Weg der Linienführung (III), heute ein Wanderweg.

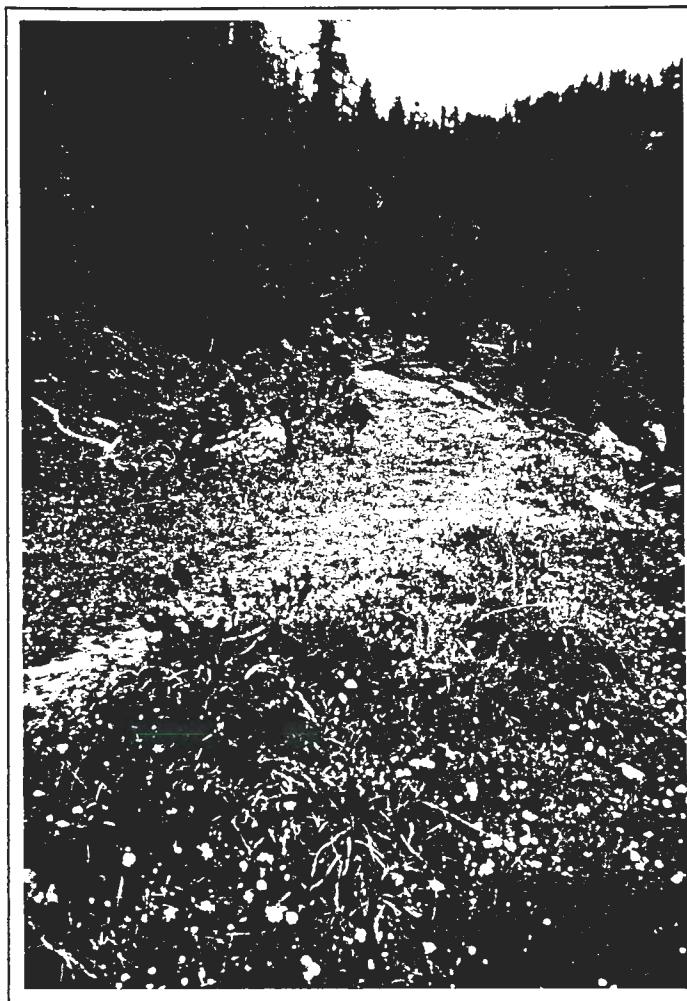


Abbildung 76 (7.7.94):



Abbildung 77 (7.7.94):

Alter Weg nach Tschier, links eingestürzte und stark eingewachsene Stützmauer.

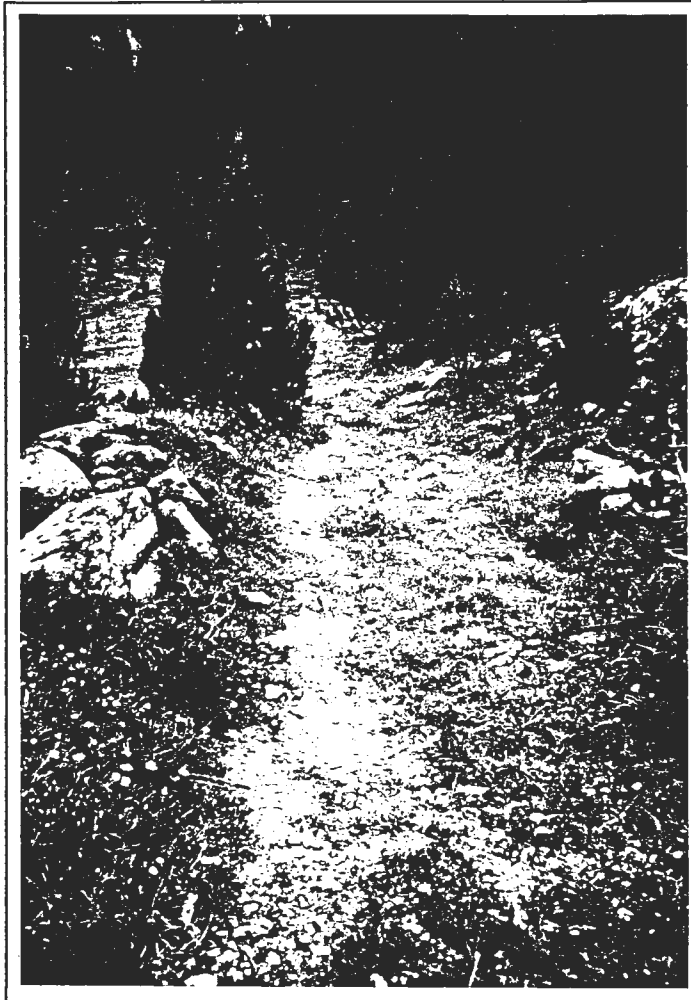
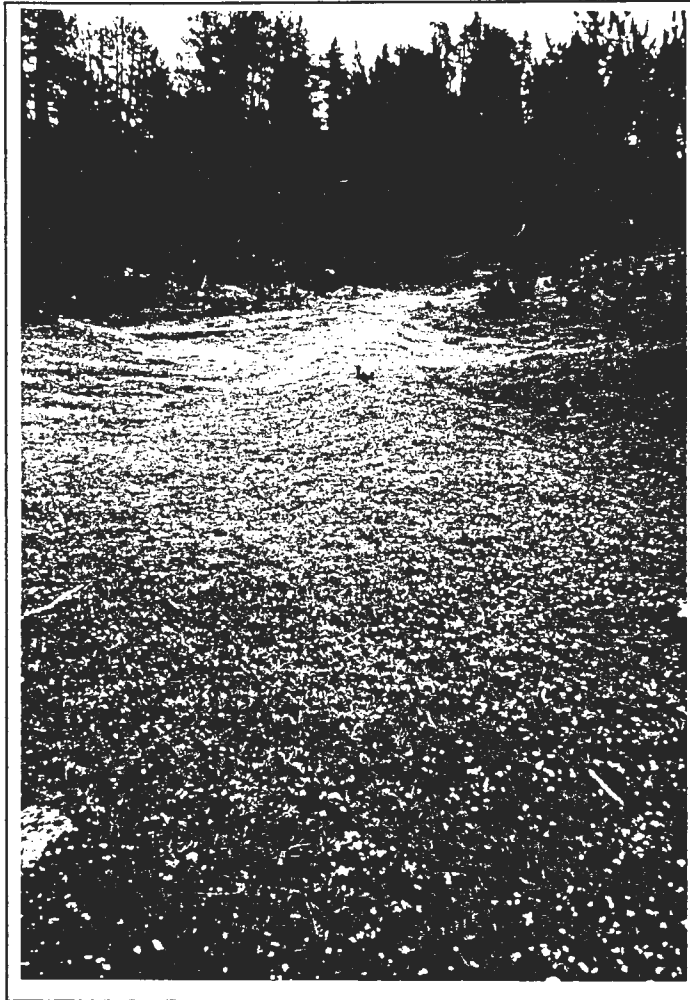


Abbildung 78 (7.7.94):

Im Gelände gerade noch zu erkennen sind Ansätze einer eingewachsenen, ehemaligen Dammwegpartie in einem heute ziemlich ausgetrockneten Sumpfgebiet.



3.11.1.3. Abschnitt 3

Auch in diesem Abschnitt ist der alte Weg im Gelände leicht zu lokalisieren. Dort wo es sehr flach ist, kann man keine eindeutige Linienführung feststellen, eine solche drängte sich aber in solchen Partien dieses Abschnittes nicht auf.

Abbildung 79 (7.7.94):

Zwischen den beiden Wanderwegvarianten, in der Senke, der alte Weg nach Tschierv.



3.11.1.4. Abschnitt 4

In diesem Abschnitt ist die Wegvariante 1 sowie die Wegvariante 2, von der neuen Passstrasse mit Ausnahme eines Teilstückes überformt und somit im Gelände nicht mehr erkennbar.

3.11.2. Wegvariante 2: Plaun dals Bovs-Prazos (GR 65.11.2.)

In diesem Abschnitt findet man mit wenigen Ausnahmen keine Ueberreste der Kunststrasse, weil sie meistens in der gleichen Linienführung wie die heutige Passstrasse verläuft.

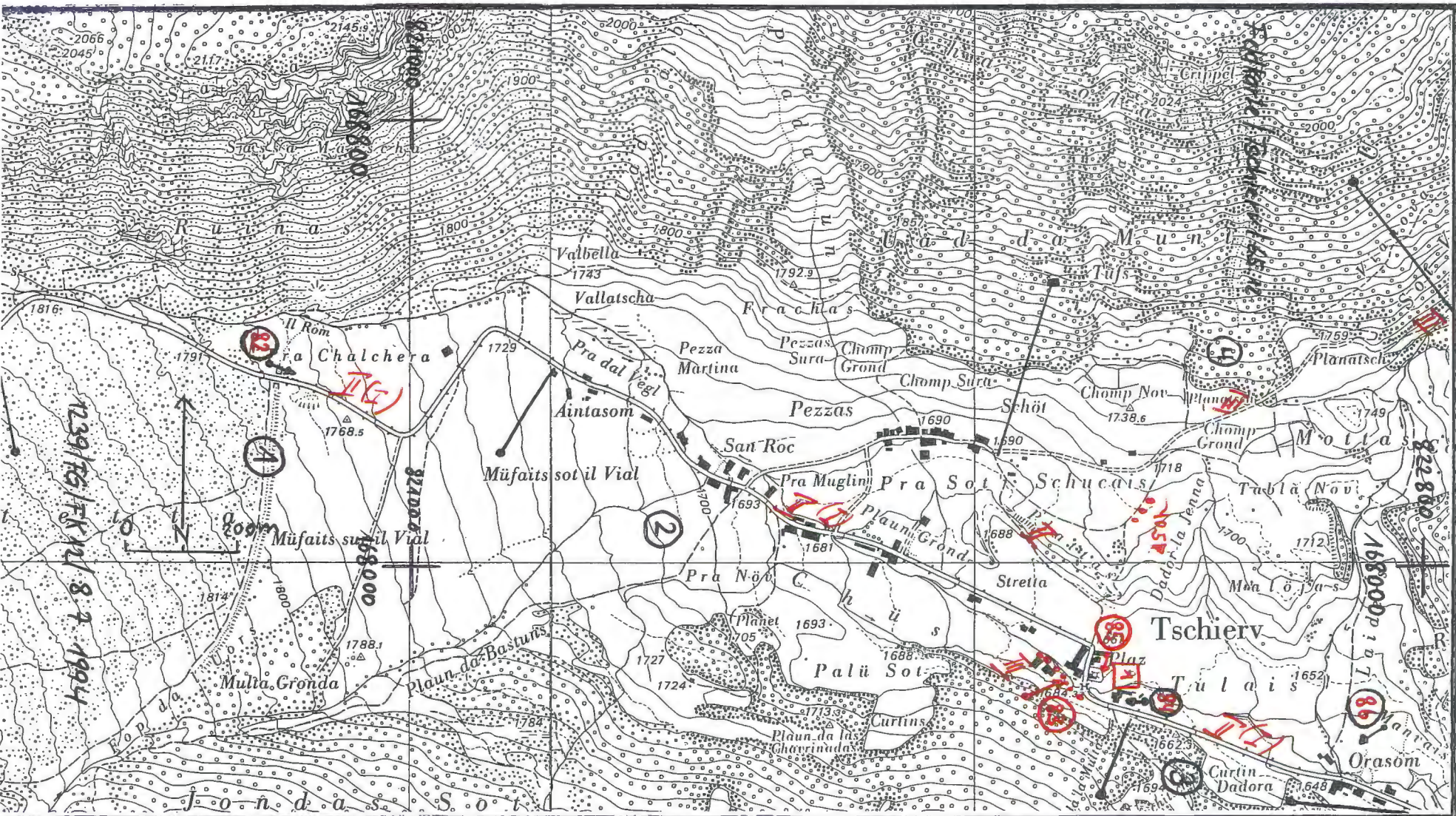
Abbildung 80 (Eidgenössisches Archiv für Denkmalpflege):
Pferdepost auf Kunststrasse, rechts der Engadiner Holzzaun als Wegbegrenzung.



Abbildung 81 (7.7.94):
Teilstück der Kunststrasse, deren Linienführung hier eine engere Kurve als die heutige
Passstrasse aufweist.



3.12. Feldkarte 12: Tschier (GR 65.12.)

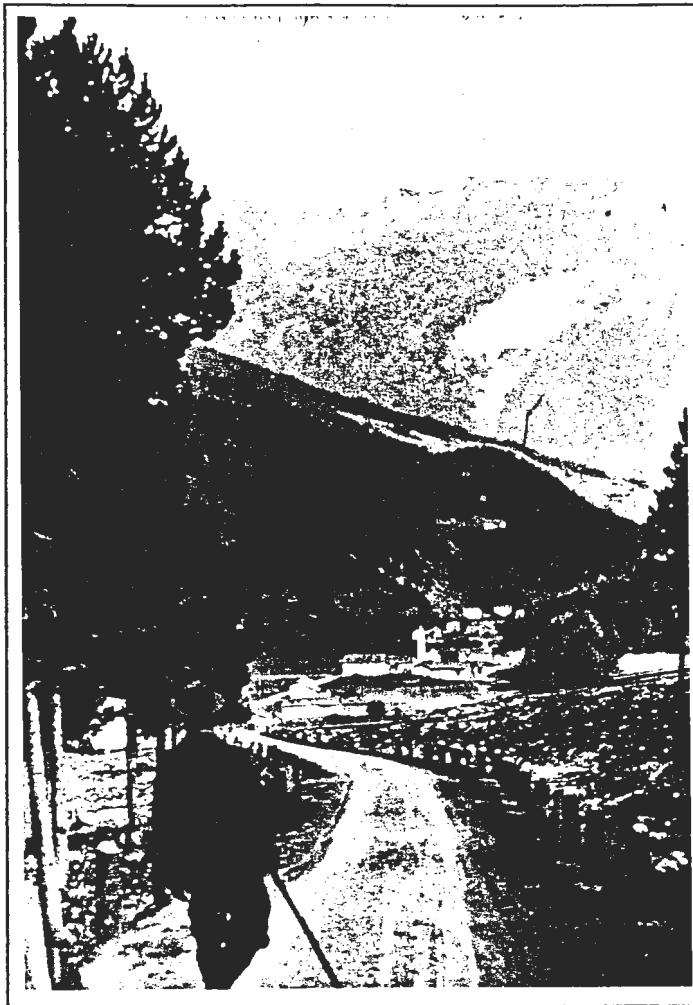


3.12.1. Abschnitt 1

In diesem Abschnitt sind im Gelände keine Ueberreste des alten Ofenpassweges zu finden.

Abbildung 82 (Eidgenössisches Archiv für Denkmalpflege):

Heute nicht mehr vorhandene Kunststrasspartie kurz vor Tschierv.



3.12.2. Abschnitt 2

Geschichte: Tschierv (1693 m ü. M.)

Der Ort „Tschierv“ erscheint urkundlich zum ersten Mal bei der Alpteilung von 1466 als eine der anteilsberechtigten Nachbarschaften. In kirchlicher Hinsicht gehörte Tschierv ursprünglich zu Münstair, seit dem 15. Jahrhundert jedoch zu Sta. Maria (Poeschel 1943,285). Von 1550 an bildete Tschierv eines der drei sogenannten Terzals im Münstertal, welche aus Münstair, Sta.Maria und Tschierv bestanden und eine volkswirtschaftliche sowie politische Bedeutung hatten (Hist. Biographisches Lexikon der Schweiz 1921, 589). Eigene Pfarrer hatte die Dorfschaft von 1654-1817, seither unterhält die Gemeinde mit Fuldera und Lü den Pfarrer gemeinsam(Poeschel 1943, 285).

Foffa schreibt in seiner von ihm sogenannten „*Historische Skizze des Münstertals*“ von 1864 zur wirtschaftlichen Lage Tschierivs: „*Handel und Gewerbe sind nicht nennenswert und die Bodenerzeugnisse beschränken sich, wegen der hohen Lage, auf etwas Roggen und Gerste. Die Bewohner sind deshalb fast ausschliesslich auf Viehzucht angewiesen, wozu ihnen allerdings die saftig grünen Matten, auf denen das Dörfchen zerstreut umher liegt, die beste Gelegenheit bieten.*“

Die evangelische Kirche (siehe Objekt 1) wurde zwischen 1465 und 1470 auf einem dem St. Johannis-Spital zu Taufers gehörigen Grundstück mit der Bestimmung gebaut, dass sie als Filiale der Tauferser Kirche zu gelten habe. Auf Einsprache von Kloster und Pfarrei Müstair, zu deren Sprengel das Dorf damals gehörte, kam 1474 eine Verständigung darüber zustande, dass die Kapelle fortan im Filialverhältnis zu Müstair stehen solle, während dem Johannis-Spital das Recht auf die Messe am Kirchweihtag und ein Schmalzins zugestanden wurde (Thaler 1931, 127). Tschieriv trat dann zwischen 1526 und 1530 zur Reformation über.

Gelände:

Von der Linienführung (II) gibt es in diesem Abschnitt ausser den Dorfhäusern als Wegbegrenzung keine Ueberreste mehr. Der alte Weg der Linienführung (III) ist, wo er von der Linienführung (II) abweicht, zwischen Plaun Grond und Plaz teilweise im Gelände erhalten.

Abbildung 83 (8.7.94):

Alte Dorfausfahrt der Linienführung (III).

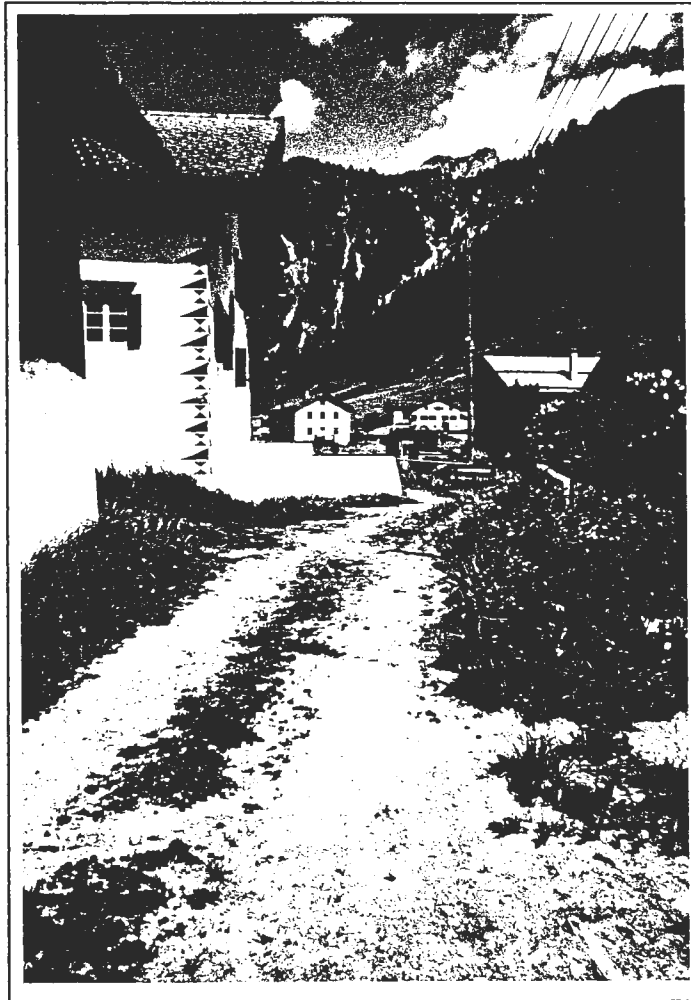


Abbildung 84 (Eidgenössisches Archiv für Denkmalpflege):

Tschiers, Evangelische Kirche (siehe Objekt 1) und die durch einen Zaun abgesperrte, alte Dorfausfahrt der Linienführung (III).

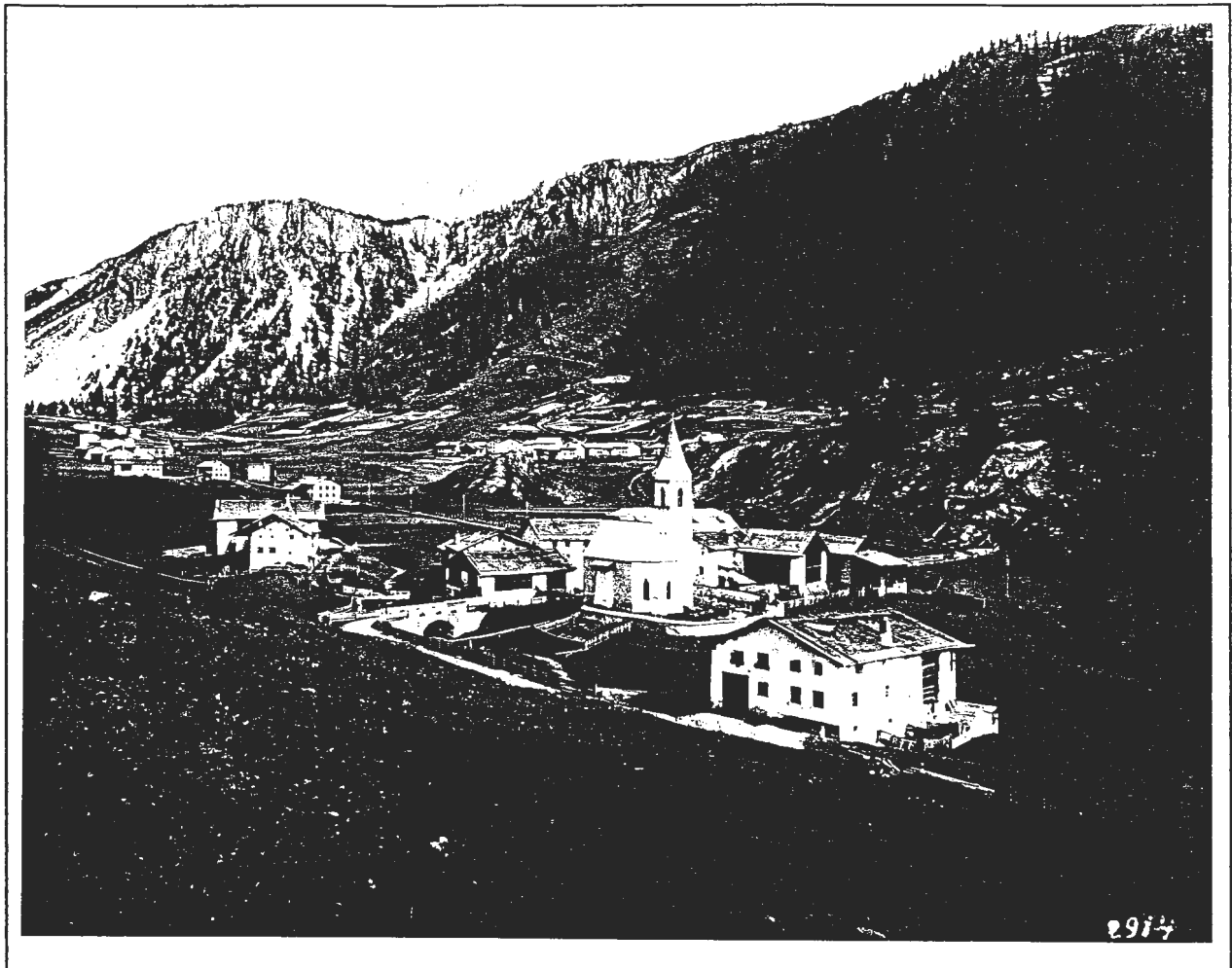
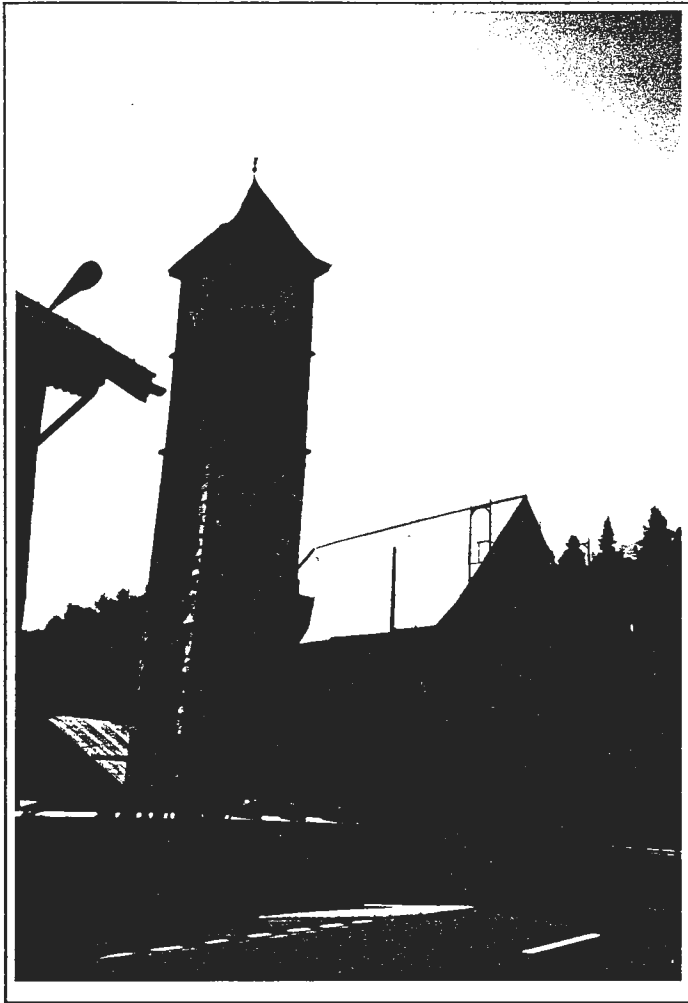


Abbildung 85 (8.7.94):
Evangelische Kirche (siehe Objekt 1).

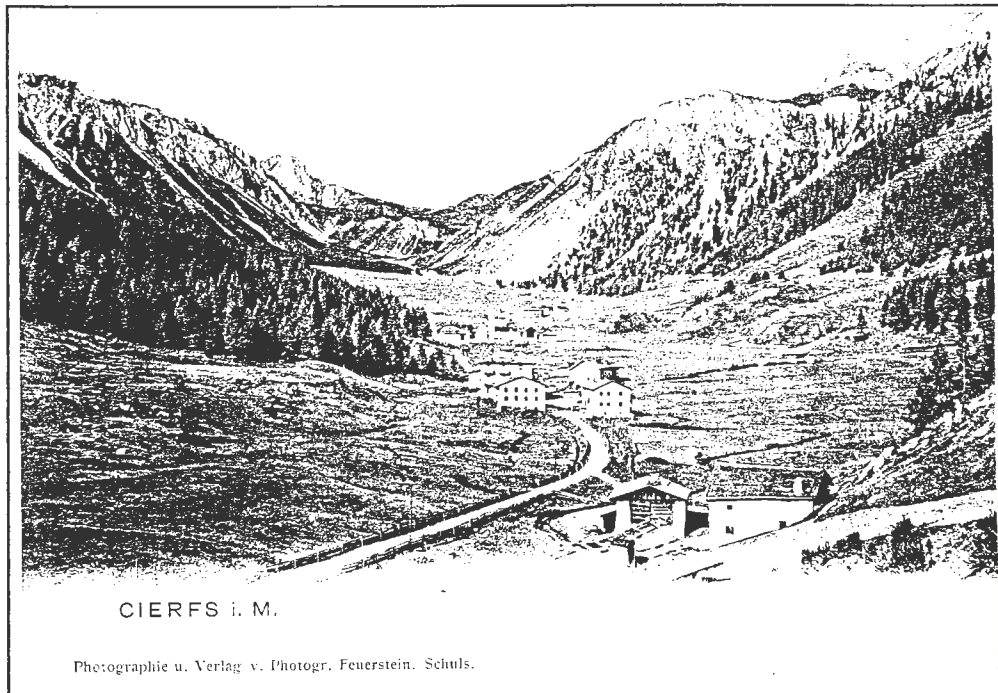


3.12.3 Abschnitt 3

In diesem Abschnitt ist der alte Weg von der neuen Passstrasse vollständig überformt und somit im Gelände nicht mehr zu erkennen.

Abbildung 86 (Archiv Museum Chasa Jaura):

Dorfausfahrt der Kunststrasse in Tschier, um die Jahrhundertwende(Postkarte).



3.12.4. Abschnitt 4 (Wegvariante: Tschier-Lü)

(Dieser vierte Abschnitt ist eigentlich eine zweite Wegvariante zur Linienführung (III), nämlich der Anfang der direkten alten Verbindung zwischen Tschier und Lü. Um eine Verwechslung in der Numerierung zwischen Abschnitt 3.12.1. und Wegvariante 3.12.1. zu vermeiden, wird diese Wegvariante ausnahmsweise als Abschnitt 4 bezeichnet, in der Feldkarte 13 wird sie dann auch wirklich als Wegvariante bezeichnet.)

Der alte Pfad ist in diesem Abschnitt teilweise von der modernen 4.- Kl.- Strasse überformt oder infolge menschlicher Eingriffe, wie Melioration, grösstenteils nicht mehr zu erkennen.

3.13.1. Wegvariante 1: Tschier von Orasom-Fuldera Daint (GR 65.13.1.)

3.13.1.1. Abschnitt 1

In diesem Abschnitt zweigt die Linienführung der Kunststrasse von derjenigen der heutigen Strasse nach rechts ab und ist nach dieser Abzweigung im Gelände sehr gut erhalten. Sie wird heute als 3.-Kl.- Strasse eingestuft. Der alte Weg der Linienführung (III) mündet dort wo die Linienführung (II) von der heutigen Passstrasse nach links abzweigt in das Trasse der heutigen Passstrasse ein und verläuft in diesem und von diesem überformt ca. 150m, biegt dann auch nach rechts ab und mündet in das Trasse der Kunststrasse ein. Er ist in diesem letzten Teilstück vor der Einmündung in die Kunststrasse im Gelände, wegen Ueberformung oder wegen Meliorationseingriffe, nicht mehr lokalisierbar.

Abbildung 87 (8.7.94):

Links Strasse der Linienführung (III), rechts heutige Strasse im Trasse der Kunststrasse.



3.13.1.2. Abschnitt 2

Das ist der einzige Abschnitt, in welchem die Ofenpass-Kunststrasse im Gelände noch vollständig erhalten ist. Hier sind die typischen Merkmale der Kunststrasse wie z. B. Randsteine, Stützmauern oder Holzgeländer zu beobachten. Die Linienführung(III) entspricht in diesem Abschnitt derjenigen der Kunststrasse und ist somit von dieser überformt.

Abbildung 88 (8.7.94.):

Kunststrasse im längsten und besterhaltenen Abschnitt am Ofenpass. Rechts Randstein, wahrscheinlich der Linienführung (III) zugehörend.

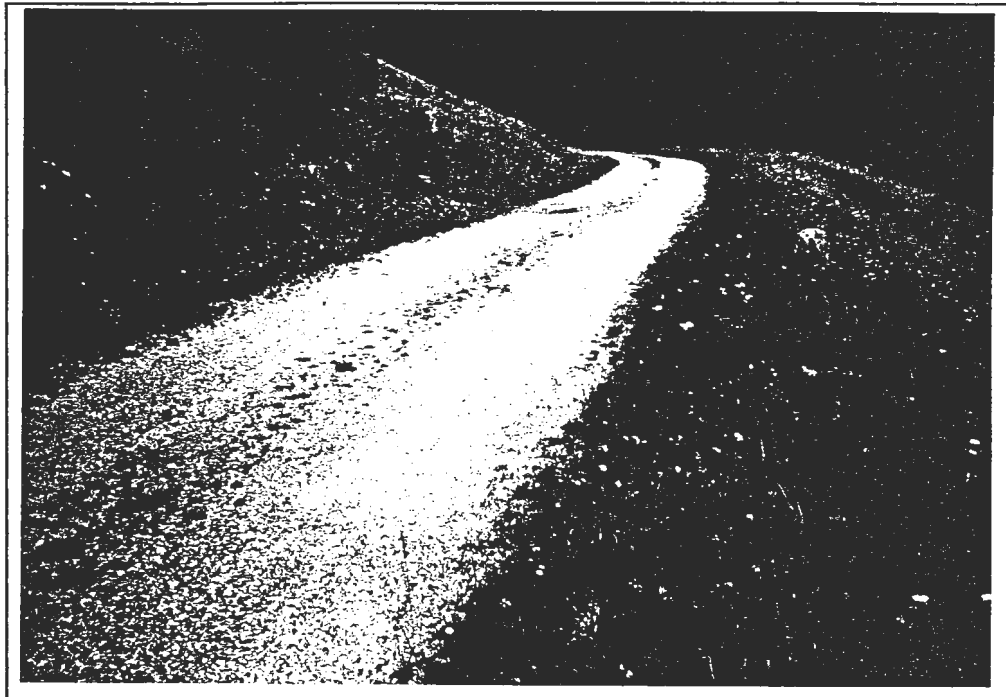


Abbildung 89 (8.7.94):

Stützmauer der Linienführung (II) mit später dazugebautem Geländer.

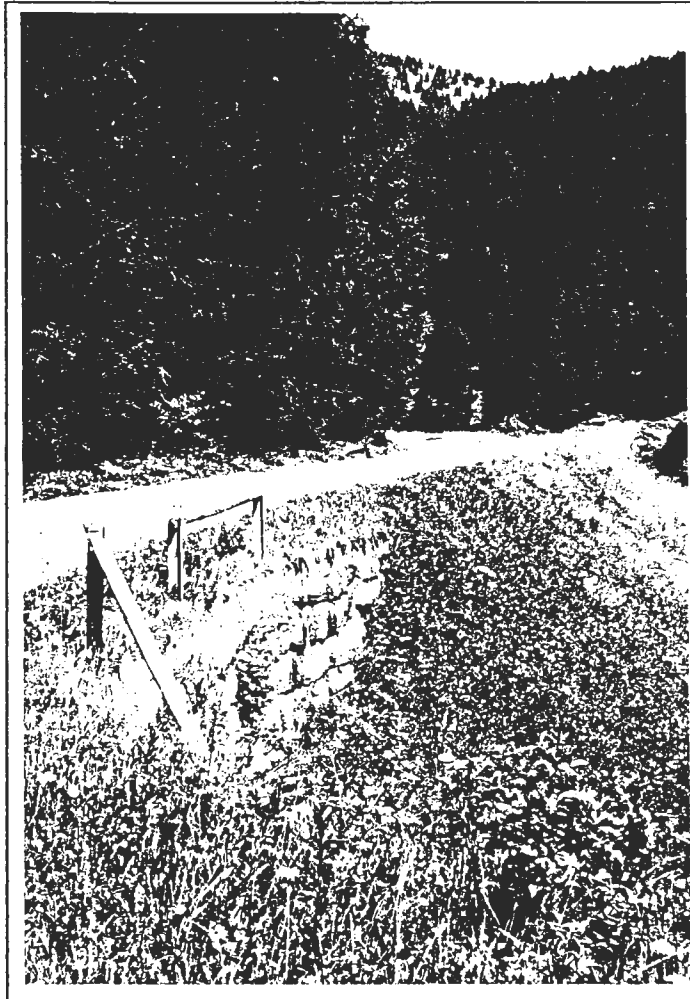
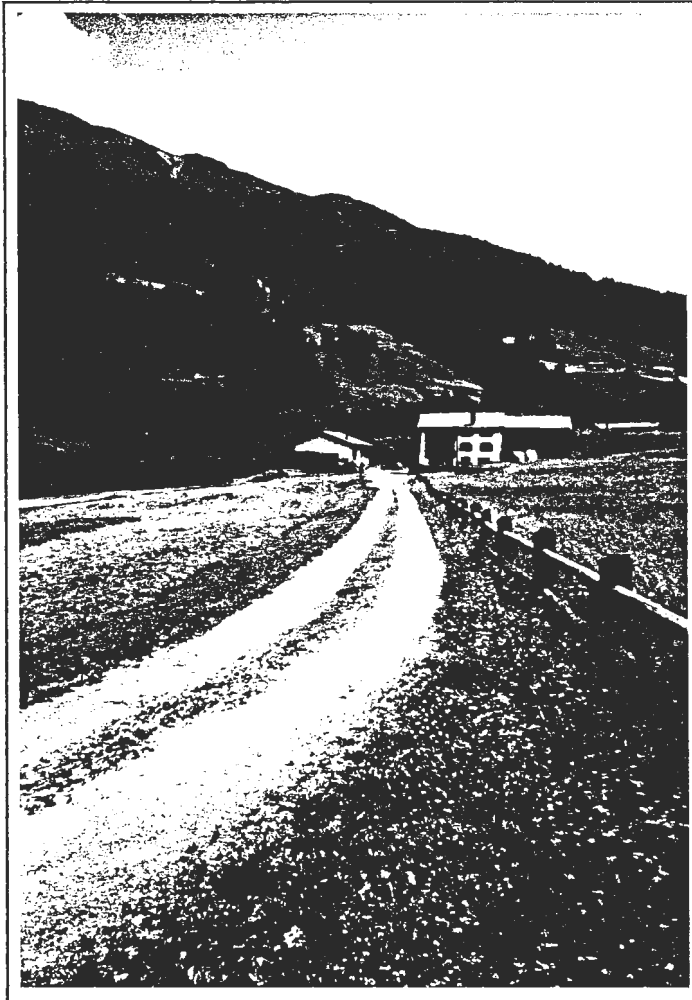


Abbildung 90 (8.7.94):

Dorfeinfahrt bei Fuldera Daint (Linienführung(II)).



3.13.1.3. Abschnitt 3

In diesem Abschnitt sind keine Spuren der alten Wege vorhanden, weil sie von der heutigen Dorfstrasse zwischen Fuldera Daint und Fuldera überformt sind.

3.13.2. Wegvariante 2: Tschierv-Lü (65.13.2.)

3.13.2.1. Abschnitt 1 (= Abschnitt 4 der Feldkarte 12)

(Siehe Abschnitt 4 der Feldkarte 12)

3.13.2.2. Abschnitt 2 (Betrifft Linienführung (III))

In diesem Abschnitt sind keine Spuren des alten Pfades mehr zu finden. Zum Teil ist er vom heutigen, für meine Begriffe übertrieben ausgedehnten und ausgebauten Waldstrassennetz überformt. Auch im Bereich des heutigen Fussweges kurz vor *Lü Daint* sind keine Spuren zu finden.

3.13.2.3. Abschnitt 3.

In diesem Abschnitt ist der alte 0,5-1,0m breite Weg im Gelände noch gut erhalten, historische Bausubstanz ist jedoch keine vorhanden.

3.13.2.4. Abschnitt 4.

In diesem Abschnitt ist der alte Weg von Tschierv nach Lü vom modernen Feldweg (moderne 4Kl. Strasse) nach *Champatsch* überformt.

3.13.2.5. Abschnitt 5.

In diesem Abschnitt sind noch Teile der Stützmauer erhalten. Heute entspricht dieser Teil, welcher auch der Anfang des alten historisch bedeutenden Weges über den Pass da *Costainas* war, wie in Abschnitt 4 auch, einer 4 Kl. Strasse.

3.13.2.4. Abschnitt 6

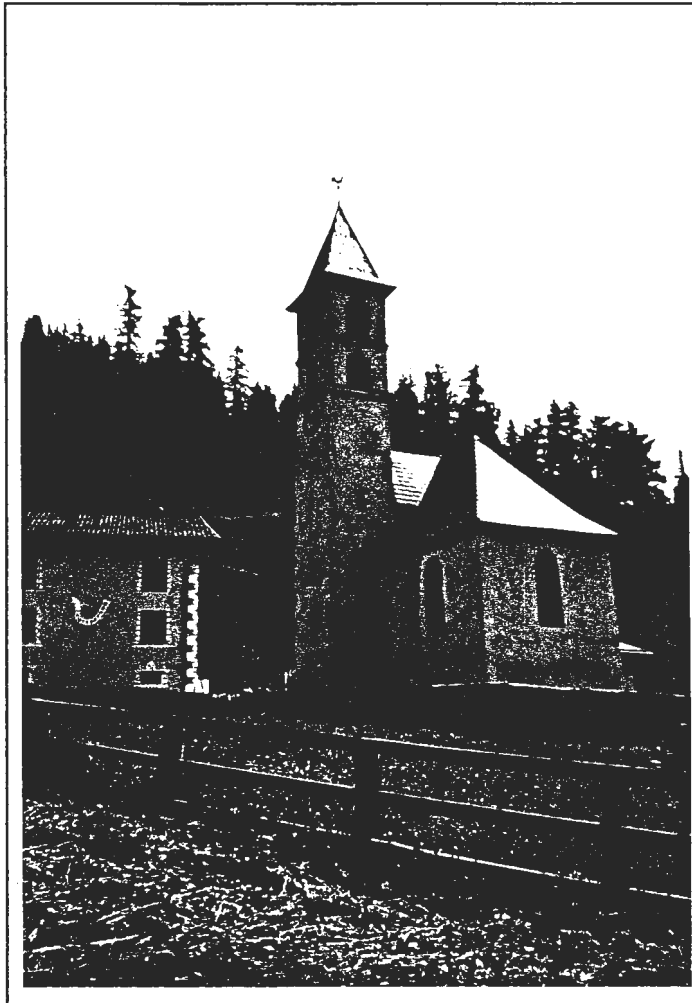
Geschichte:

Lü (1930 m ü. M.), die höchstgelegene politische Gemeinde Europas kommt im Alpteilungsbrief von 1466 als „Lug“ urkundlich erstmals vor (Gemeindearchiv Müstair, Nr.2). Ueber die Kirche von Lü (siehe Objekt1) hat man noch keine ältere urkundliche Nachricht oder chronikalische Notiz gefunden. Die Formen von Türen und Fenstern und die Tatsache, dass das Schiffgewölbe und mit ihm auch die Chorwölbung, schon eine zweite Etappe darstellt, lässt die Vermutung zu, dass es ein Bau aus dem Ende des Mittelalters (ca. 1500) ist. Die Gewölbe stammen vermutlich aus dem 17. Jahrhundert (Poeschel 1943, 291).

Gelände:

Ausser den Dorfhäusern als Wegbegrenzung sind im Gelände keine Spuren des alten Weges vorhanden.

Abbildung 91 (8.7.94):
Evangelische Kirche in Lü.



3.14.1. Wegvariante 1: Fuldera-Prasūra (GR 65.14.1.)

3.14.1.1. Abschnitt 1

Geschichte:

Fuldera (1636 m ü. M.)

Nach dem Urbar des Klosters Müstair von 1394 erstreckte sich ein Eigengut des Stiftes, genannt „Valdera“, von der heutigen Gemeindegrenze Valchava-Fuldera bis auf die Passhöhe. Dies und der Gleichlaut des Dorfnamens (Fuldera, Valdera) mit der Bezeichnung des Passgebietes als Valderaberg (siehe auch Kapitel 3.9. und 3.10.) lässt annehmen, dass der Name Fuldera eine Restbenennung darstellt und ehemals das ganze innere Tal Valdera hiess.

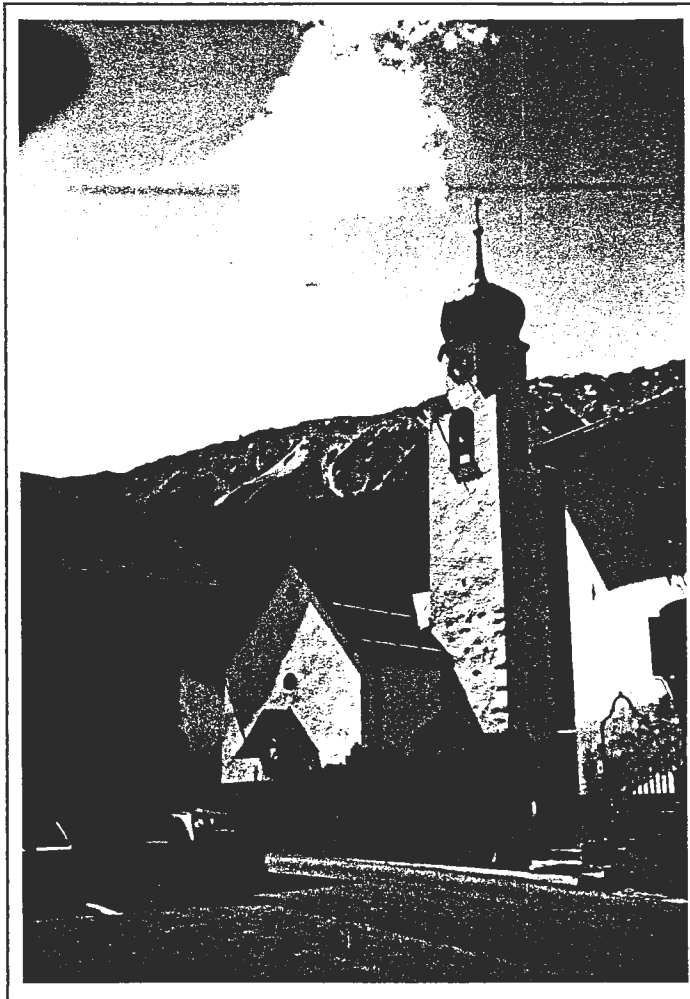
P. Foffa schreibt über Fuldera 1864 unter anderem: *„In Fuldera treibt man vorzüglich Viehzucht, doch werden auch Roggen, Gerste, Kartoffeln, Flachs und Erbsen gepflanzt. Die kleine Dorfkirche wurde erst nach der Reformationszeit erbaut (1714).“* (Foffa 1864, 5).

Die gegenwärtige evangelische Kirche (siehe Objekt 1) wurde 1708 erbaut (Poeschel 1943, 288)

Gelände: Spuren des alten Weges sind im Dorf selber nicht zu finden.

Abbildung 92 (9.7.94):

Evangelische Kirche Fuldera (siehe Objekt 1).



3.14.1.2. Abschnitt 2

In diesem Abschnitt sind von der Linienführung (II) keine Ueberreste zu finden. Die Linienführung (IV) ist im Gelände kurz vor der Einmündung in die Linienführung (I) erhalten, ansonsten wahrscheinlich wegen Meliorationseingriffe nicht mehr im Gelände zu erkennen.

3.14.2. Wegvariante 2: Lü-Bulaseras (GR 65.14.2.)

3.14.2.1. Abschnitt 1

Da die neue Strasse nach Lü auf gleichem Trasse verläuft wie die alten Wege, sind deren Spuren von dieser überdeckt.

3.14.2.2. Abschnitt 2

In diesem Abschnitt ist der Weg der Linienführung (III) im Gelände sehr gut erhalten, er ist in diesem Abschnitt auch Teil des Wanderwegnetzes von Lü. Zu sehen sind hier, wenn auch schon stark eingewachsen, die Stützmauern auf der unteren Seite der Strasse.

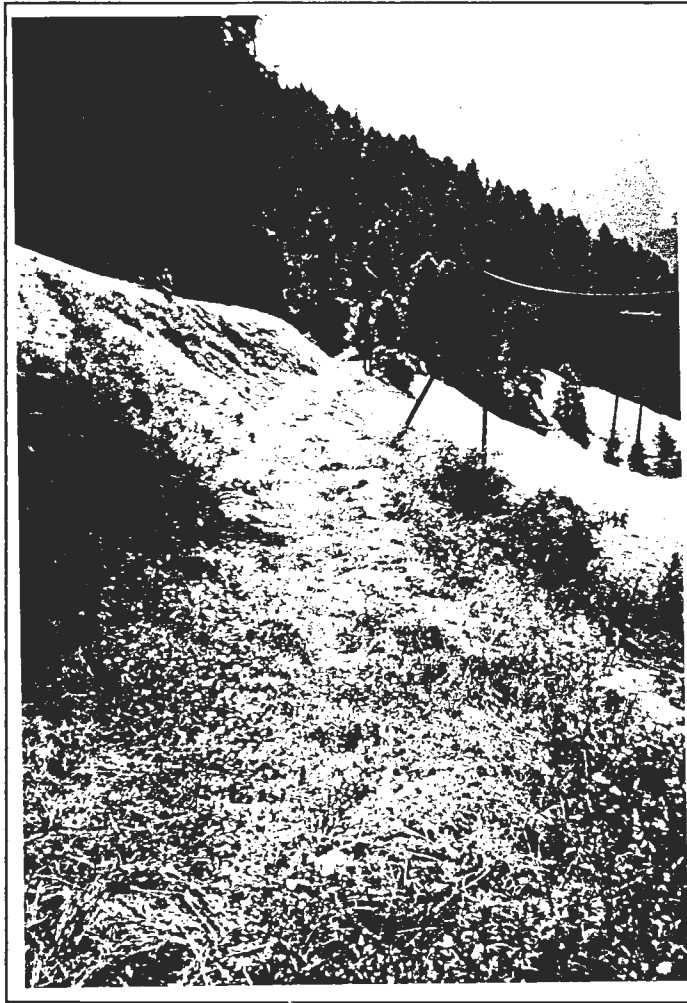
Abbildung 93 (9.7.94):

Stark eingewachsener, alter Weg nach Lü; rechts: vom Gras verdeckte Stützmauer.



Abbildung 94 (9.7.94):

Im Gelände, obwohl nicht mehr befahrbare, gut erhaltene Strasse nach Lü.



3.14.2.3. Abschnitt 3

In diesem Abschnitt sind die alten Wege nach Lü von der modernen 3.-Kl.- Strasse überformt.

3.14.2.4. Abschnitt 4

Obwohl schon sehr stark eingewachsen ist in diesem Abschnitt die Linienführung (III) in verschiedenen Formen, wie Hohlweg oder Hangweg, mit schönen Stützmauern von bis zu 3m Höhe, zu beobachten. Die alte Strasse wird in diesem Abschnitt, obwohl verkehrshistorisch wegen der vorhandenen Bausubstanz sehr interessant, nicht erhalten.

Die im Jahre 1921 gebaute Strasse der Linienführung(II) ist von der heutigen Strasse überprägt und somit im Gelände nicht mehr erkennbar.

Abbildung 95 (9.7.94):

Schönes, aber stark eingewachsenes Teilstück der alten Strasse mit Stützmauer und eingestürzter Brüstungsmauer.

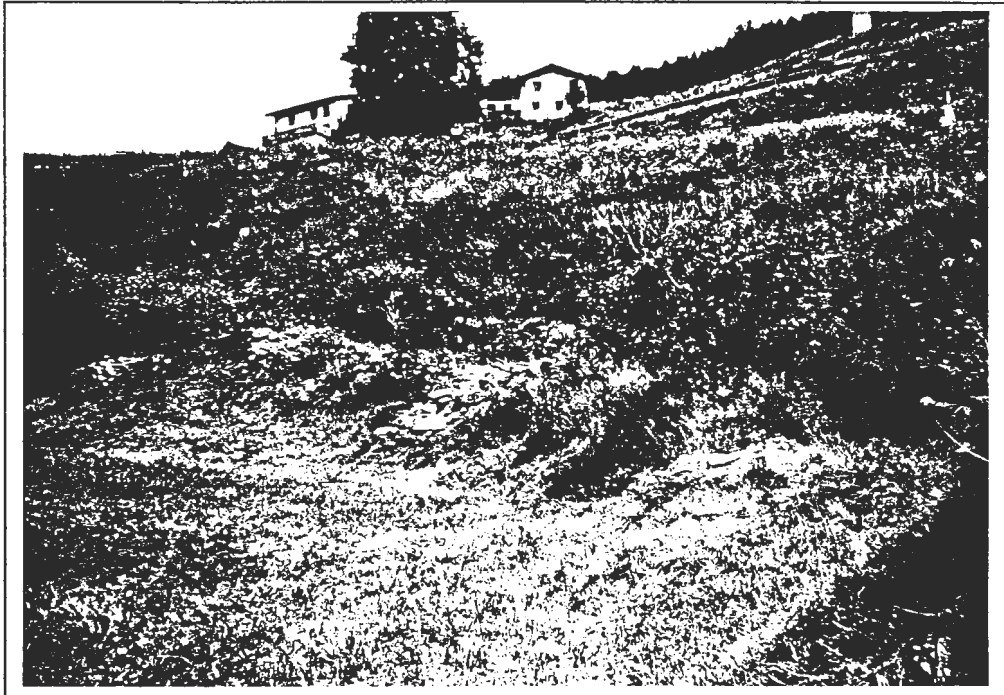


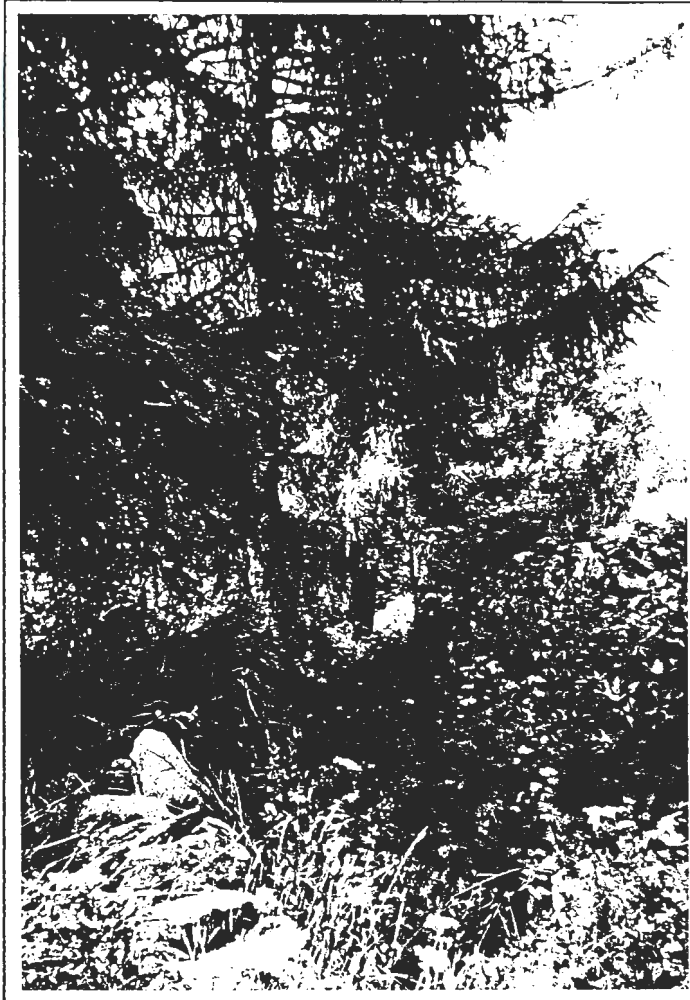
Abbildung 96 (9.7.94):

Alte Strasse als Nische für verschiedene Gesträucher.



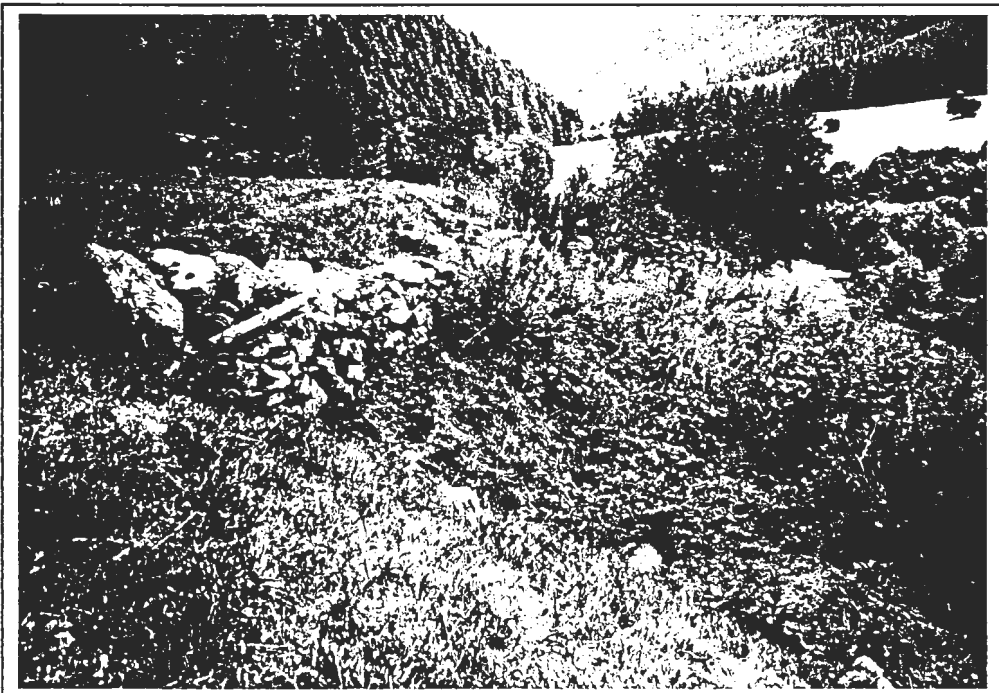
Abbildung 97 (9.7.94):

Hohlwegpartie der alten Strasse nach Lü.



Abbildungen 98 (9.7.94):

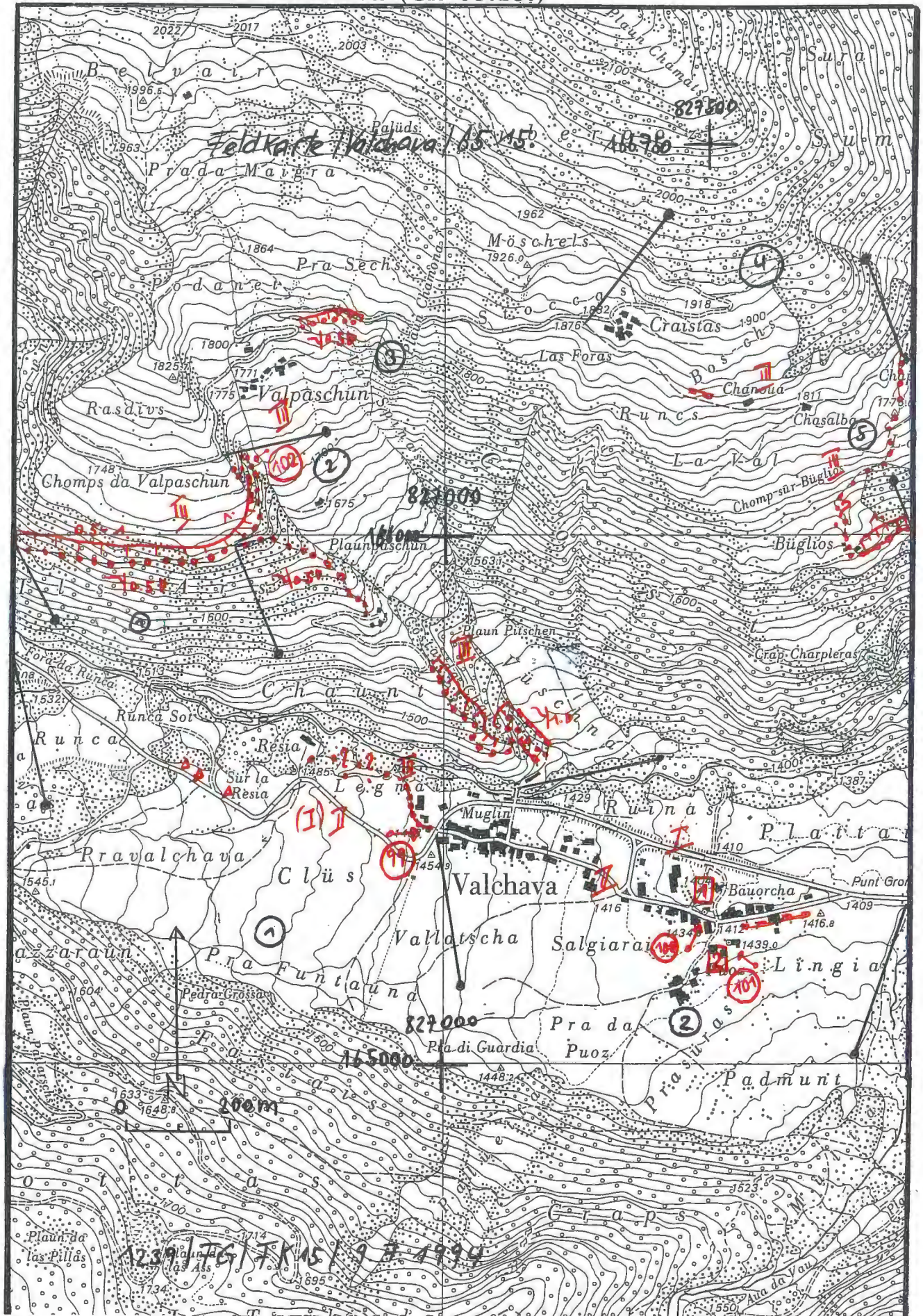
Alte Strasse nach Lü , die bergseitige Stützmauer ist noch gut erhalten, die talseitige freistehende Mauer als Wegbegrenzung ist stark überwachsen und nur vor Ort noch feststellbar.



3.14.3. Wegvariante 3: Bulaseras-ValPaschun (GR 65.14.3.)

Vom alten Pfad von Valpaschun nach Lüsai ist der Teil im Gelände noch erhalten, welcher heute Wanderwegfunktion hat. Der Teil vor der Einmündung in die neue Strasse nach Lü ist infolge Melioration der Wiesen nicht mehr vorhanden.

3.15. Feldkarte 15: Valchava (GR 65.15.)



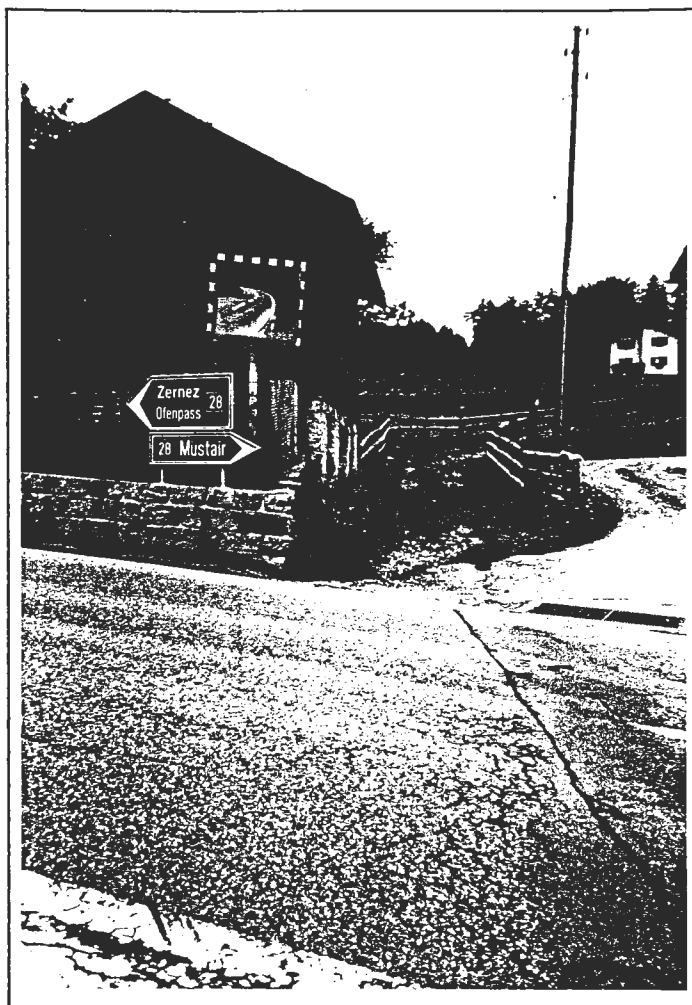
3.15.1. Wegvariante 1: Valchava - Punt Gronda (GR 65.15.1.)

3.15.1.1. Abschnitt 1

In diesem Abschnitt sind ausser einigen Begrenzungssteinen keine Spuren der Kunststrasse vorhanden. Von der Linienführung (III) ist der Eingang zum Dorf teilweise erhalten.

Abbildung 99 (9.7.94):

Alte, von der heutigen Strasse unterbrochene Dorfeinfahrt von Valchava.



3.15.1.2. Abschnitt 2

Geschichte:

Valchava (1434 m ü. M.) erscheint urkundlich erstmals im Urbar des Klosters Münstair von 1394. Kirchlich gehörte Valchava ehemals zu Münstair und seit dem Ende des 15. Jahrhunderts zu Sta. Maria. Valchava hatte zu dieser Zeit noch keinen eigenen Friedhof. Die evangelische Kirche (siehe Objekt 1) erscheint urkundlich zum ersten Mal 1460 im Urbar des Klosters Münstair (Poeschel 1943, 389).

Foffa schreibt 1864 zu Valchava:

„Dasselbe liegt auf einer sich ostwärts abdachenden, wohlangelegten Feldfläche an der Thalstrasse. Die zur Ortschaft gehörige Kirche wurde schon vor der Reformationszeit gegründet und war 1418 dem hl. Martin geweiht. Die pfarramtlichen Funktionen werden vom Pfarrer zu St. Maria versehen. Die Erwerbsquelle dieser Gemeinde ist hauptsächlich Viehzucht, doch wird hier schon vermehrt Ackerbau betrieben. Einen fernern Erwerbszweig bildet die Auswanderung nach verschiedenen Ländern, von welcher nicht selten Einer mit reichlichen Früchten seines Fleisses und seiner Ausdauer an den heimatlichen Herd zurückkehrt.“ (Foffa 1864,6).

Gelände:

Die alte Strasse durchlief das ganze Dorf Valchava, einzige Zeugin des alten Weges ist die Anordnung der Häuser und eine Stützmauer bei Bauorcha.

Abbildung 100 (9.7.94):

Evangelische Kirche von Valchava (siehe Objekt 1).

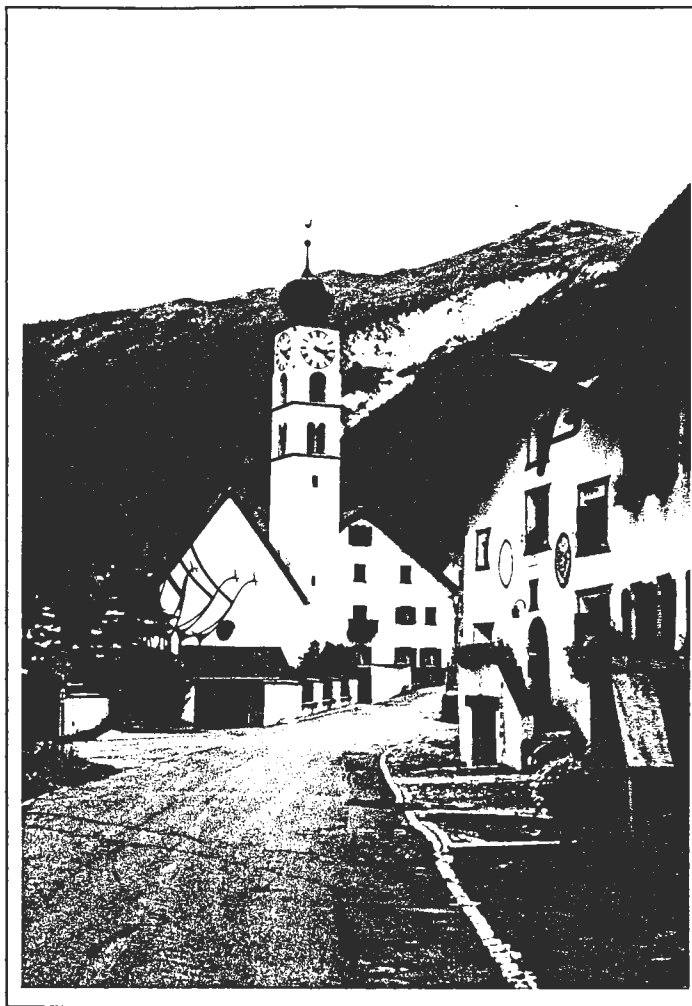
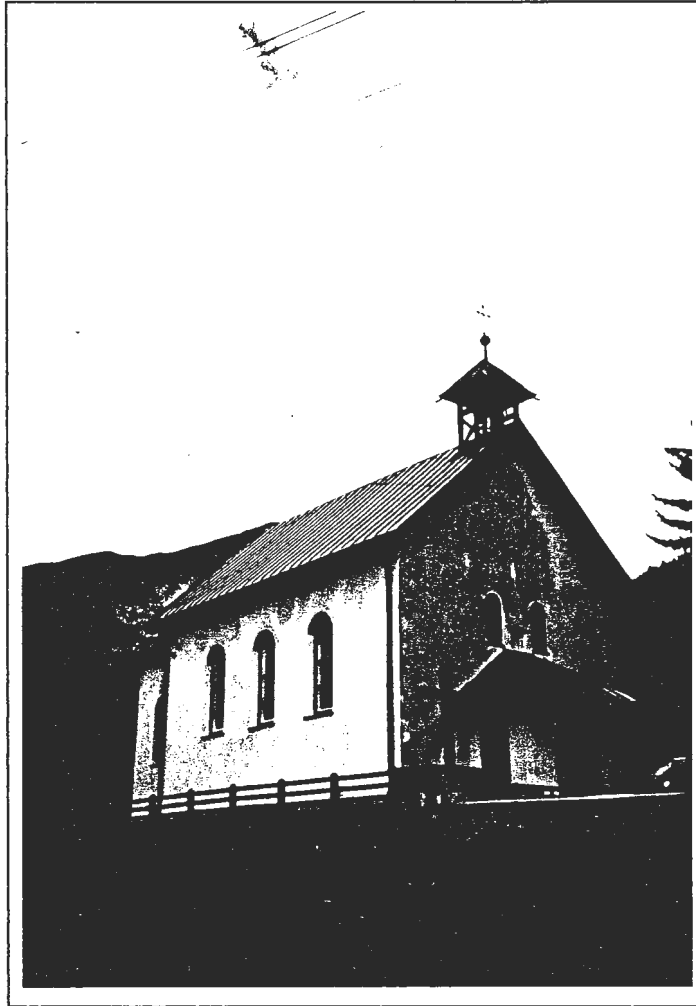


Abbildung 101 (9.7.94):

Katholische, 1896 konsekrierte Diasporakirche von Valchava (siehe Objekt 2).



3.15.2. Wegvariante 2: Valchava-Val Paschun (GR 65.15.2.)

Am linken Talhang ab Valchava liegen mehrere Weiler, welche miteinander und mit den Dörfern unten im Tal mit fast unübersichtlich zahlreichen, alten Wegen verbunden sind. Ich habe von diesen nur diejenigen kartiert, welche auf der Siegfriedkarte (siehe Karte 17) und auf der Karte des Unterengadins von Ziegler aufgeführt sind. Man kann sie aufgrund des Ausbaugrades als Wegvarianten der Linienführung (III) betrachten.

3.15.2.1. Abschnitt 1

Dieser Abschnitt bildet die Fortsetzung der Wegvariante 3 der Feldkarte 14. Im Gelände ist der schmale Pfad (0,5-0,8m) gut erhalten, historische Bausubstanz ist keine vorhanden.

3.15.2.2. Abschnitt 2

Dieser sehr steile Abschnitt ist im Gelände, obwohl stark eingewachsen, recht gut erhalten. Wie von älteren Leuten zu erfahren ist, war dies auch der alte Schulweg nach Valchava und Sta. Maria der Kinder von Craistas und Valpaschun.

Abbildung 102 (9.7.94):

Alter, kaum mehr benutzter und stark eingewachsener Weg von Valchava nach Craistas.



3.15.2.3. Abschnitt 3

In diesem Abschnitt ist der alte Weg nur ausgangs Valpaschun im Gelände erhalten, wo er im Trasse der heutigen 3.-Kl.- Strasse verläuft und von dieser überformt ist.

3.15.2.4. Abschnitt 4

In diesem Abschnitt ist der alte Weg von einer modernen 4.-Kl.- Strasse überformt und somit nur von einem Teil einer Stützmauer bezeugt.

3.15.2.5. Abschnitt 5

In diesem Abschnitt ist der alte Weg obwohl stark eingewachsen, noch zu erkennen, historische Bausubstanz ist jedoch keine vorhanden.

3.16.1. Wegvariante 1: Sta. Maria-Sielva (GR 65.16.1.)

3.16.1.1. Abschnitt 1

Dieser Abschnitt weist keine Reste der alten Wege auf.

3.16.1.2. Abschnitt 2

Geschichte:

„ Der Name ist von der hl. Jungfrau Maria geweihten Kirche auf die ganze Dorfschaft übergangen. Die Gründung der Kirche wird einer Schwester Carl des Grossen zugeschrieben. Im Jahre 1492 wurde eine Vergrösserung vorgenommen, so dass die alte Kirche nunmehr den Chor der jetzigen bildet. Der Besitz dieser Kirche gab Anlass zu manchen Misshelligkeiten zwischen Katholiken und Protestanten, doch einigte man sich zuletzt dahin, dass den Katholiken die Benützung derselben und freie Ausübung ihres Gottesdienstes gestattet werden musste, so lange sich katholische Bürger im Orte befänden. Dies Verhältnis dauerte fort bis 1835, wo die letzte kath. Person, eine Frau aus der Familie Capol starb. Seither sind die Protestanten alleinige Besitzer dieser Kirche. Am 27. April 1774 zerstörte eine Feuersbrunst den ganzen äusseren Theil des Dorfes, der sich aber bald wieder solide und schmucker aus der Asche erhob. St. Maria ist der Hauptort des Münsterthals, ...besitzt ein neues Schulhaus und hält überhaupt das Schulwesen in gutem Stande. Verbindungsstrassen führen über den Buffalora nach Zernez, durch Scarl nach Schuls, nach der Malserheide, nach Glurns und über den Umbrail nach Bormio. Handel und Gewerbe wird mit Veltlin und Tyrol getrieben, jedoch in ziemlich beschränktem Masse. ... Auch hier ist die hauptsächlichste Erwerbsquelle Feldökonomie und Viehzucht, und erfreuen sich die Bewohner einer ziemlichen Wohlhabenheit, wiewohl dieselbe ebenfalls, wenn auch nicht in so ausgedehntem Masse wie in Münster und Valcava, von den gefährlichen Rufen bedroht ist. Nicht wenige sind durch Handelsaktionen zu bedeutendem Wohlstande gelangt.“ (Foffa in „Das Münsterthal“ 1864, Seite 7)

Die Kirche (siehe Objekt 1) im Dorfe wird bis in die karolingische Zeit zurückdatiert, urkundlich erscheint sie 1167. Oberhalb des Dorfes an der Umbrailstrasse gründete der Priester Johann de Grava von Münster 1228 ein Hospiz für die Armen und die Reisenden. 1236 bestand in Sta. Maria bereits ein Kloster des Augustinerordens mit einem Propst. Papst Gregor IX. bestätigte dies im gleichen Jahr. Die Kirche war im 15. Jahrhundert ein vielbesuchter Wallfahrtsort, die Pfarrei trat bald nach 1526 zur Reformation über (Poeschel 1943, 372).

Gelände: Die schöne, ehemalige Pflasterung der Dorgfstrasse ist von einer modernen Asphaltoberfläche überdeckt, und somit nur auf alten Photographien dokumentiert. Die heutige Linienführung in diesem Abschnitt entspricht noch immer der alten Linienführung der Ofenpassstrasse, was im Sommer für den heutigen Verkehr ein Hindernis und zugleich eine enorme Lärm- und Luftbelastung für die Bevölkerung ist. Eine Umfahrung ist schon seit Jahren Streitthema der Dorfpolitik, doch konnte man sich noch nicht für eine Umfahrungsvariante entscheiden.

Abbildung 103 (11.7.94):

Evangelische Kirche von Sta. Maria (siehe Objekt 1).

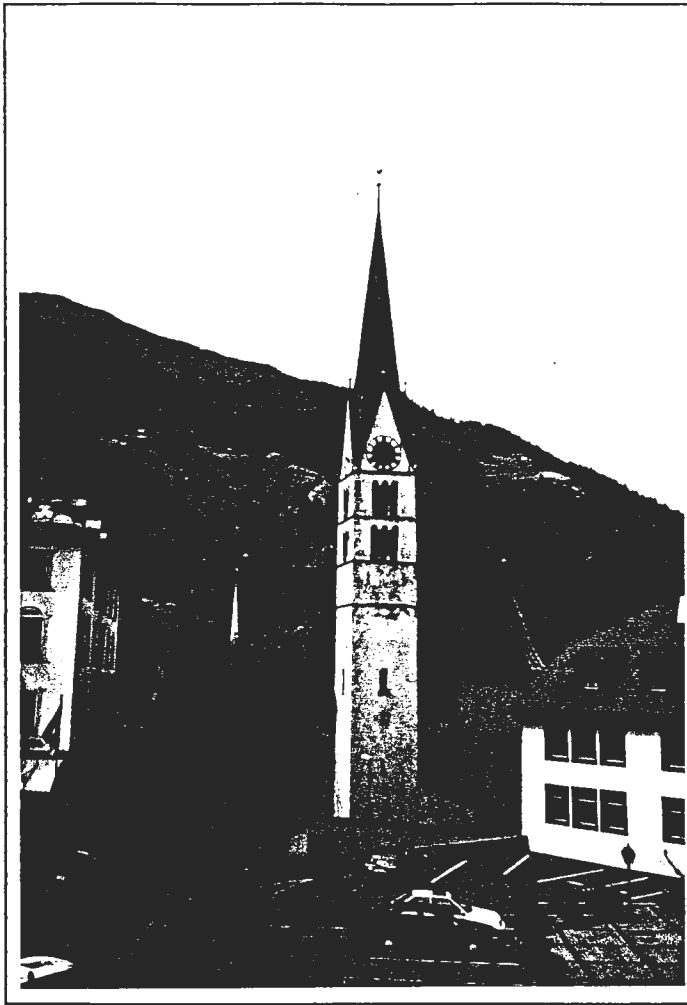


Abbildung 104 (11.7.94):

Teilstück der Linienführung (III): links Brüstungsmauer, rechts Friedhof-und Brüstungsmauer zugleich.

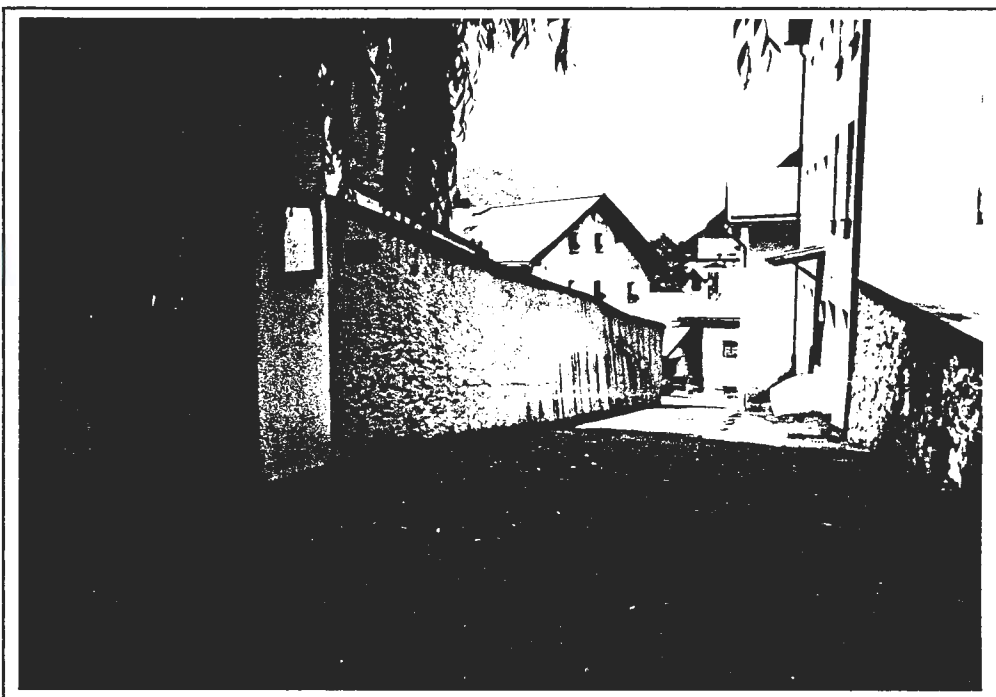


Abbildung 105 (Eidgenössisches Archiv für Denkmalpflege):

Fortsetzung der Linienführung (II), Wegoberfläche lockeres Material (heute asphaltiert).

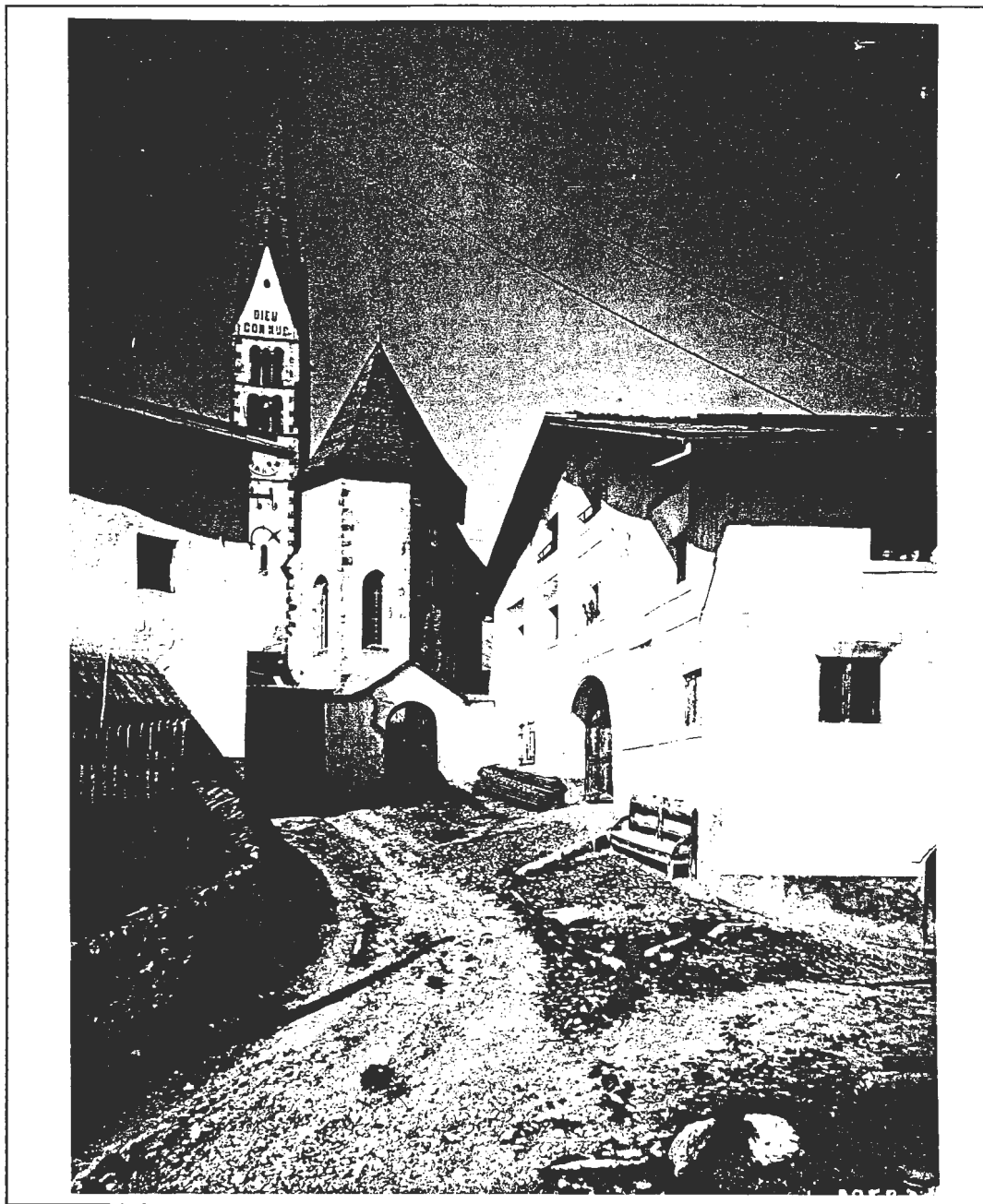
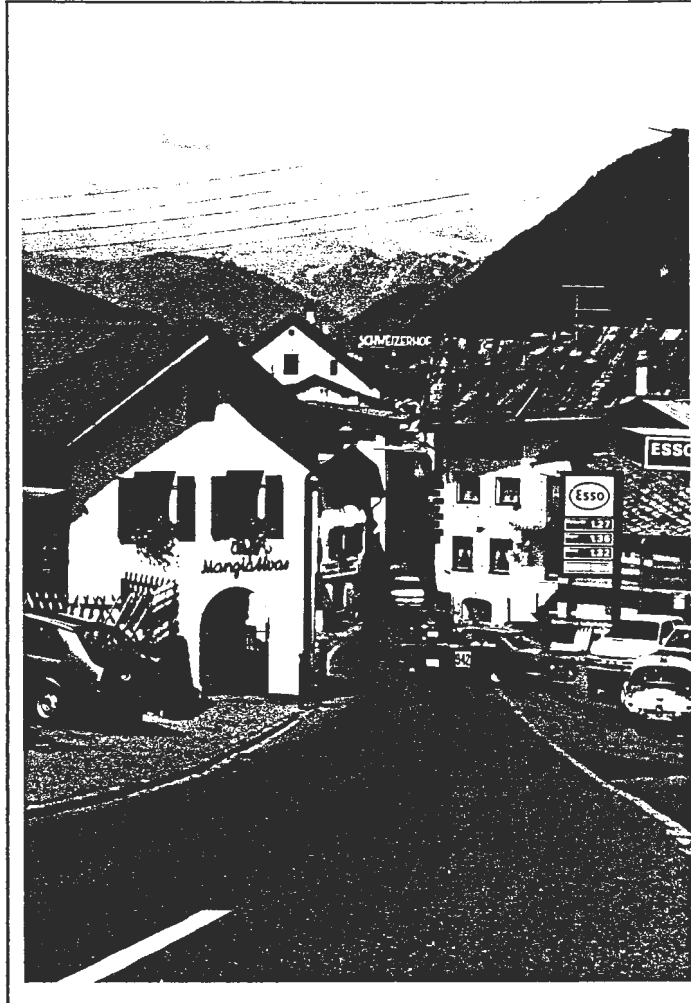


Abbildung 106 (11.7.94):

Heutige Strasse fast gezwungenermassen im Bereich der Linienführung (II), führt zu grosser Verkehrsbelästigung für die Anwohner.



3.16.1.3. Abschnitt 3

In diesem Abschnitt sind im Gelände keine Spuren der alten Wege zu finden.

3.16.2. Wegvariante 2: Sta. Maria-Valpaschun (GR 65.16.2.)

Bei dieser Wegvarianten handelt es sich um einen Weg, welcher vom Ausbaugrad her dem der Linienführung(III) entspricht.

3.16.2.1. Abschnitt 1

Auch in diesem Abschnitt ist die alte gepflästerte Wegoberfläche überdeckt. Ausser der älteren Brücke über den Rom(wahrscheinlich aus der Zeit des Baus der Kunststrasse, ca.1870) sind keine Ueberreste des alten Weges vorhanden.

3.16.2.2. Abschnitt 2

In diesem Abschnitt ist der alte Weg noch gut erhalten, er weist sehr schöne Stützmauern auf und wird nicht benutzt.

Abbildung 107 (11.7.94):

Alter heute unbenutzter Weg mit freistehender Brüstungsmauer, die bergseitige Stützmauer ist vollständig eingewachsen.

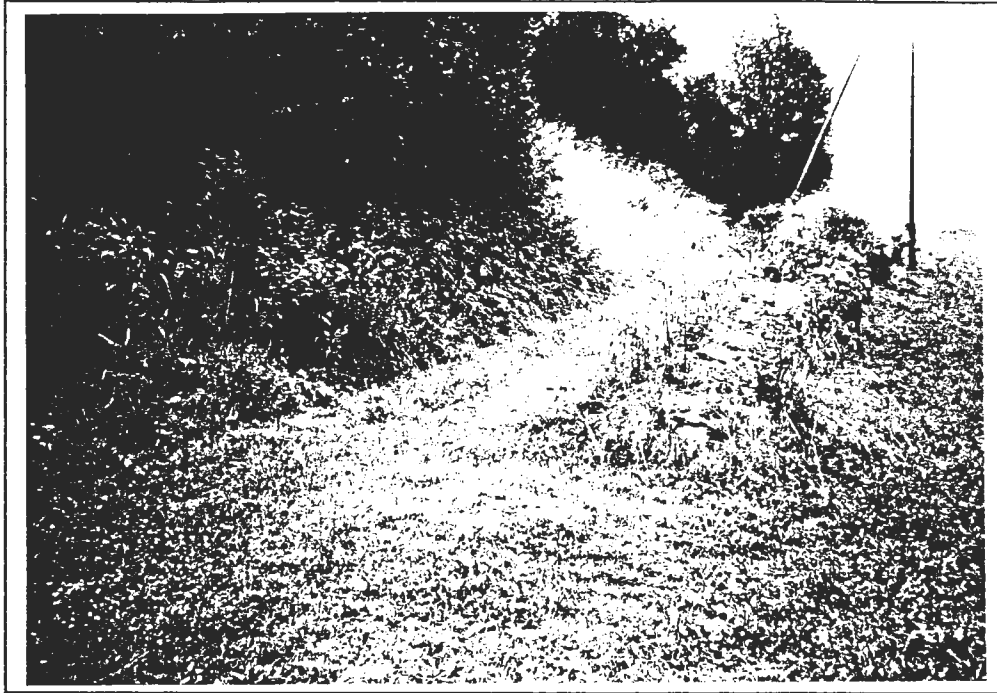


Abbildung 108 (11.7.94):

Alter Weg mit gut erhaltener Brüstungsmauer.



3.16.2.3. Abschnitt 3

In diesem Abschnitt ist der alte Weg, ausser dort wo er im Trasse der modernen 3.- Kl.- Strasse verläuft, im Gelände noch deutlich erkennbar.

Abbildung 109 (11.7.94):

Im Gelände noch gut erhaltener, obwohl kaum mehr benutzter alter Weg nach Büglios.

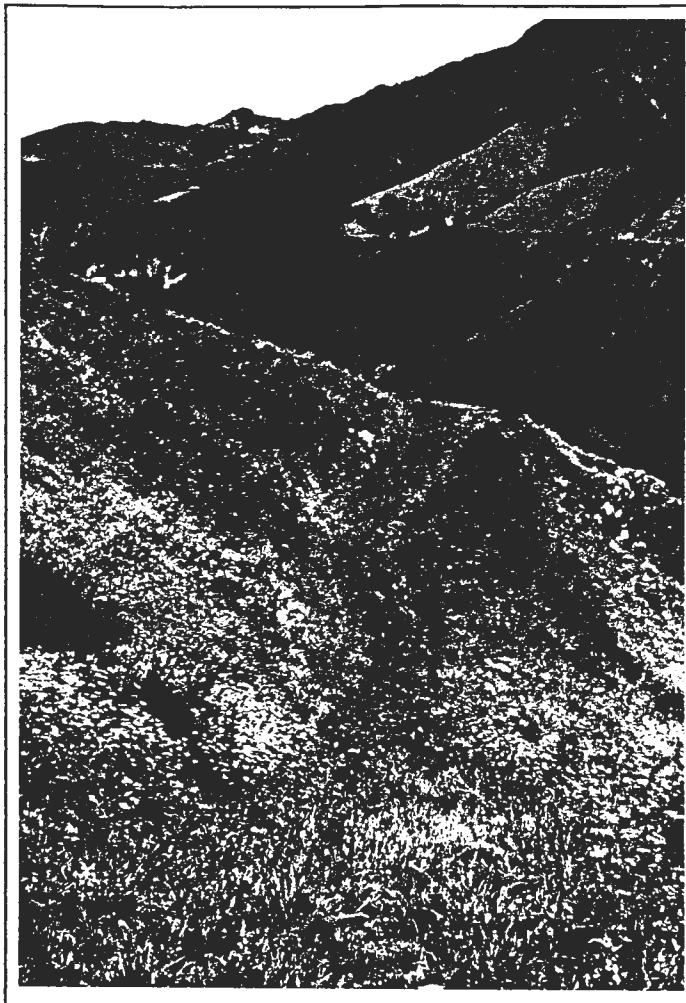
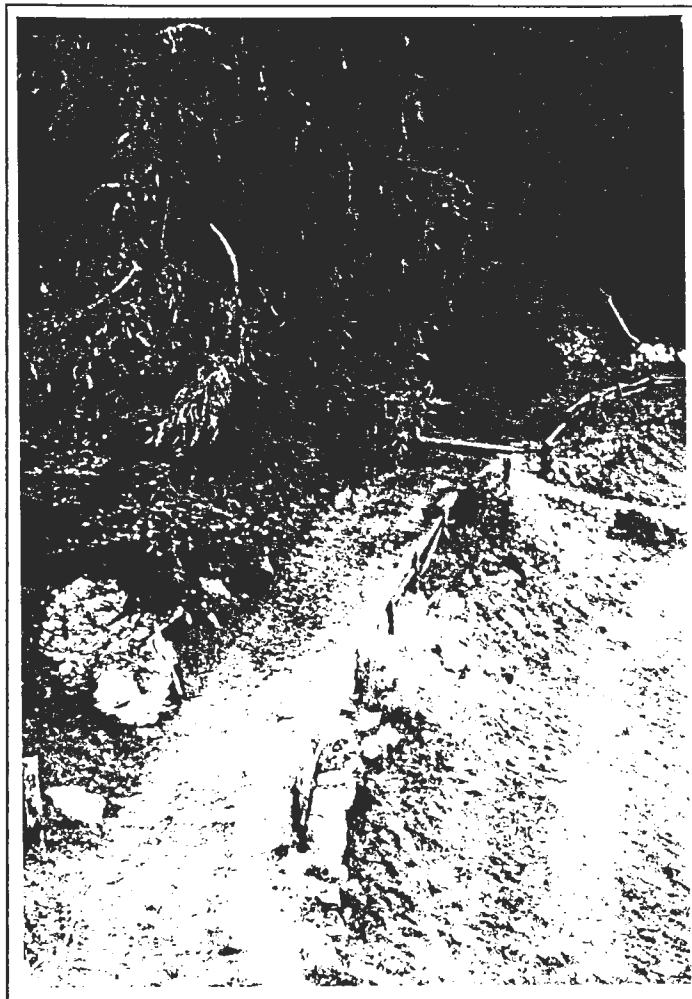


Abbildung 110 (11.7.94):

Im Wald gut erhaltener und noch benutzter, alter Weg nach Büglios, mit Holzzaunbegrenzung und Stützmauer.



3.16.3. Wegvariante 3: Sta. Maria - Chomp Sura (GR 65.16.3.)

3.16.3.1. Abschnitt 1

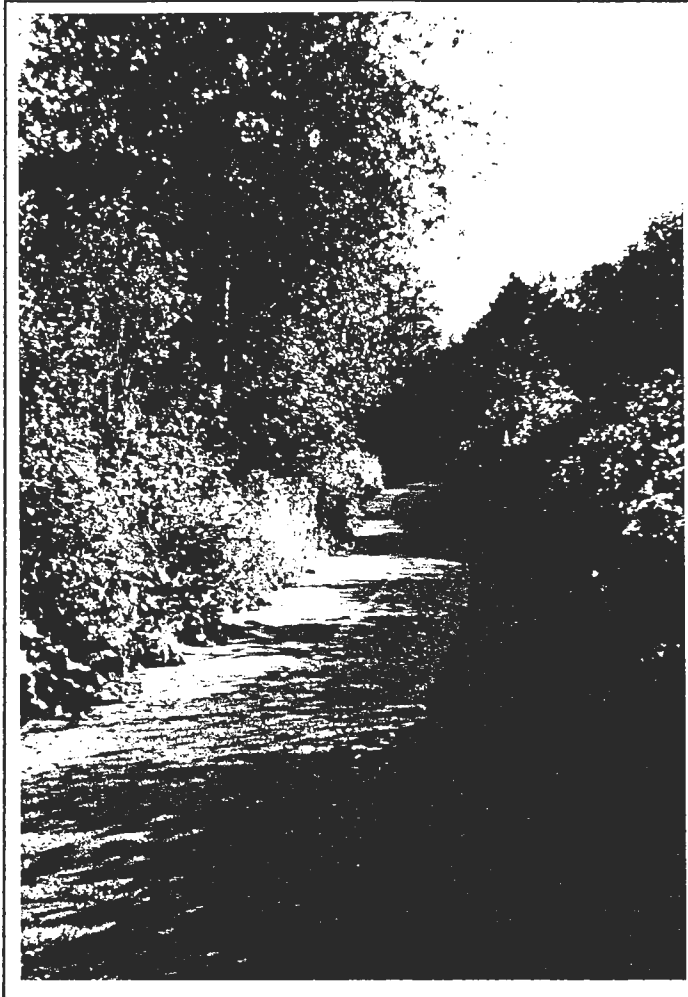
Dieser Abschnitt ist mit dem Abschnitt 1 der Wegvariante 3.16.2. identisch, (siehe Abschnitt 3.16.2.1).

3.16.3.2. Abschnitt 2

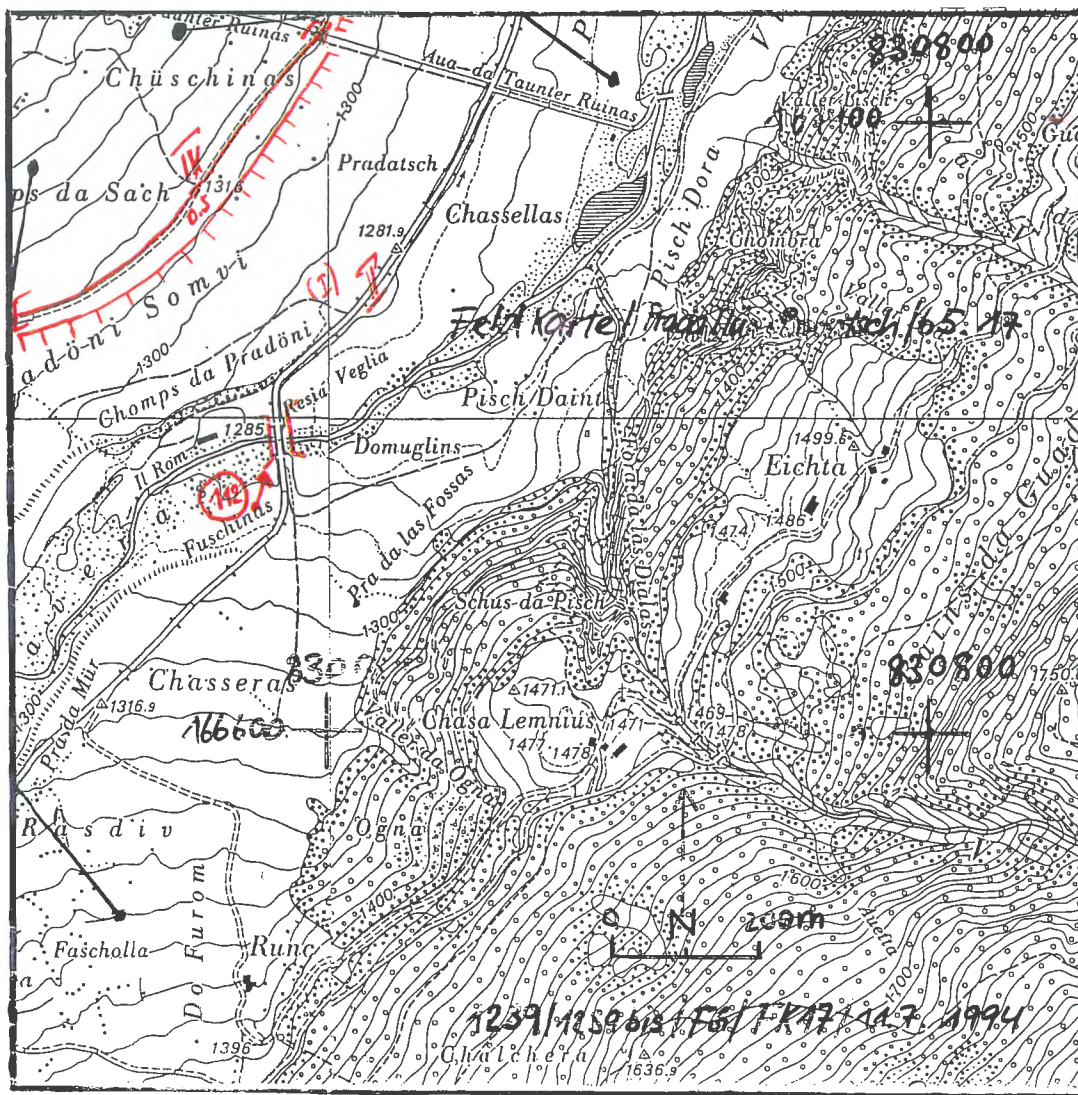
Obwohl dieser Abschnitt heute als Feldweg (moderne 4.- Kl.- Strasse) benutzt wird, sind dennoch Spuren des alten Weges im Gelände zu erkennen.

Abbildung 111 (11.7.94):

Strasse der Wegvariante 65.16.3. mit zum Teil asphaltierter Wegoberfläche.



3.17. Feldkarte 17: Chasseras - Chassellas (GR 65.17.)

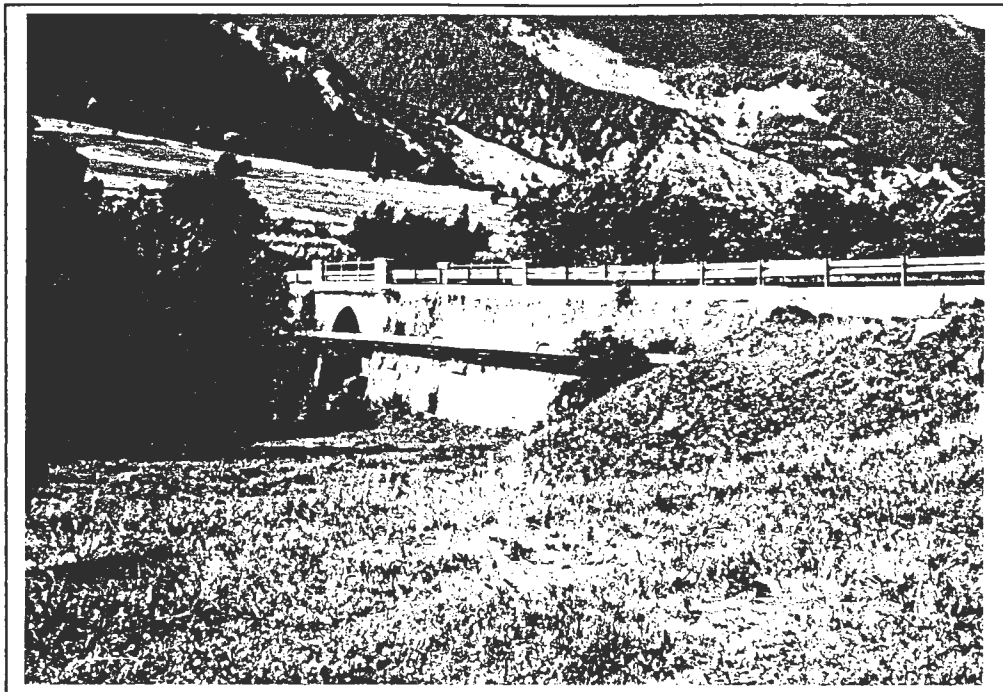


3.17.1. Wegvariante 1: Prada Mür - Pradatsch (GR 65.17.1.)

In diesem einzigen Abschnitt dieser Wegvariante sind ausser einer Stützmauer und einer Brücke, beide zur Linienführung(II) gehörend, keine Ueberreste der alten Wege im Gelände erhalten. Bei *Prada Mür* ist die Einmündung des alten Weges von den Höfen am rechten Talhang noch deutlich zu erkennen, leider ist dieser Weg ab *Runc* von einem modernen 4.-Kl.- Weg überformt.

Abbildung 112 (11.7.94):

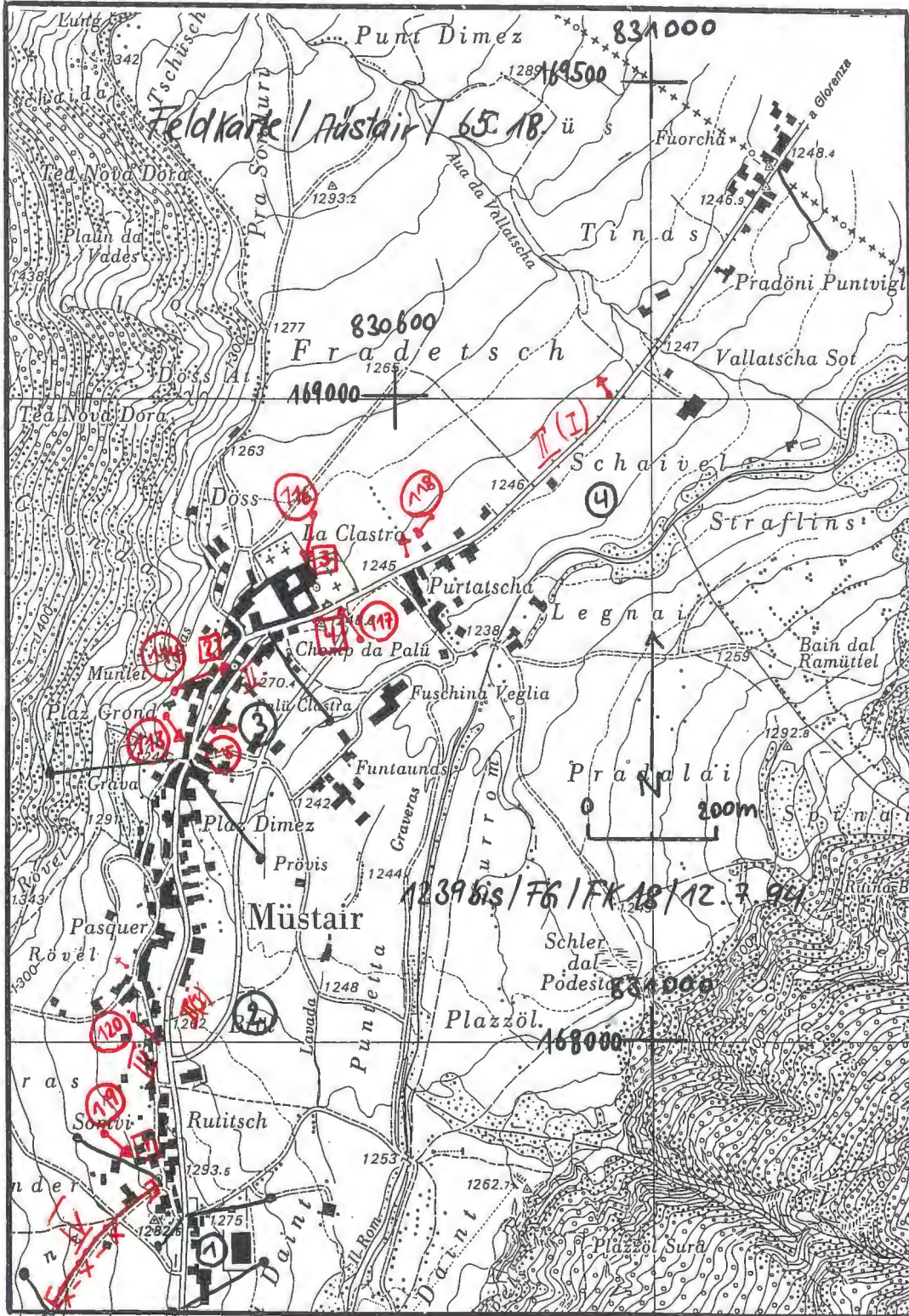
Brücke der heutigen Strasse mit noch erhaltenen Grundmauern, die zur Linienführung (II) gehören.



3.17.2. Wegvariante 2: Pradöni - Somvi (GR 65.17.2.)

Dieser einzige Abschnitt bildet die Fortsetzung des zweiten Abschnitts der Wegvariante 3.16.3. Historische Bausubstanz ist keine vorhanden.

3.18. Feldkarte 18: Müstair (GR 65.18.)



Geschichte:

Die Geschichte der Gemeinde Müstair (1248m ü. M.) ist ganz mit derjenigen des Benediktinerklosters St. Johann Baptista verknüpft (siehe Objekt 3). Nur unter seinem Einfluss war es möglich, dass Müstair als einzige Gemeinde des Münstertals katholisch blieb. Der Karolingische Ursprung des Klosters ist heute erwiesen. Es wird davon ausgegangen, dass es sich um eine Stiftung Karls d. Gr. handelt. So feiert z. B. der vom Hof *Guaud* stammende Dichter Lemm „Lemnius“ in seinem Epos „*De bello Raetico*“ den grossen Frankenkönig als Gründer des Stiftes (Poeschel 1943, 291/92). Ursprünglich hiess es Tuberis (diese Bezeichnung weist auf den benachbarten Ort Taufers im Südtirol hin) und war ein Doppelkloster für Männer und Frauen (ca. 900-1100). Im 12. Jahrhundert verschwanden die Mönche und mit ihnen der alte Name „Tuberis“. Das Kloster hiess von nun an Münster „Monasterium“. Nach der Blütezeit des 13. Jahrhunderts ist im 14. und 15. Jahrhundert ein Niedergang des Klosters festzustellen. Damals nahm der Einfluss der Schutzbögte, der Herren von Matsch, zum Schaden der bischöflichen Autorität immer mehr zu. In den Kämpfen zwischen den Bischöfen und den Herren von Matsch erwählten sich die Nonnen die Herzöge von Oesterreich als Schutzbögte. Die Frage dieser Kastvogtei wurde ein Mitgrund für den Ausbruch des Schwabenkrieges in Graubünden, denn 1490 war sie an Kaiser Maximilian übergegangen. Das Kloster wurde 1499 zum Hauptquartier der bündnerischen Heeresleitung, nachdem es vom Feinde zerstört worden war. Nach dem Frieden von Basel begann die Wiederherstellung. Die meisten heutigen Gebäude stammen aus dieser Zeit. Die Reformation verschonte das Kloster, aber in der Gegenreformation entging es der Aufhebung wegen seiner schlimmen Zustände (ausgeartete, lüsterne Lebensweise im Kloster) nur mit knapper Not. Neues Leben erwachte im 17. Jahrhundert als die österreichische Schirmherrschaft zu immer grösseren Einfluss auf die Besetzung der Aemter im Kloster kam, so dass dieser zum Verkauf des Münstertales an Oesterreich führte. Die Kastvogtei Oesterreichs wurde aber, auch nachdem sich das Münstertal freigekauft hatte, wiederum bestätigt und dauerte bis zu Beginn der französischen Revolution, die dem Kloster beinahe den Untergang brachte. 1799 wurde es von den Franzosen besetzt und ausgeraubt (Historisch-biographisches Lexikon der Schweiz 1921, 197).

Foffa schreibt 1864 unter anderem über Müstair: „*Die früher ziemlich wohlhabende Gemeinde ist in unserer Zeit durch schreckliche Rufenverheerungen, welche einen grossen Theil der bessern Güter verwüsteten, derart heruntergekommen, dass es ihr aus eigenen Mitteln nicht möglich ist, das drohende Element durch geeignete Verbauungen in sichere Schranken zu bannen, weshalb sie auf die Hülfe ihrer Miteidgenossen sich verlassen muss. Im Dorf befindet sich eine Zoll- und Poststation und ein Passkommisariat. Die Gemeinde besitzt ein schönes Schulhaus, worin den Knaben von zwei Lehrern, den Mädchen durch die Schwestern des Frauenklosters Unterricht erteilt wird... Der örtliche Verkehr wird vornehmlich durch zwei Jahrmärkte vermittelt, nämlich einen Warenmarkt am 15. August und einen Viehmarkt am 15. Oktober. Die Gemeinde Münster ist, im Verhältnis zu ihrer Bevölkerung nicht arm an gottesdienstlichen Gebäuden, was auf den*

frommen Sinn der Einwohner deutet. Im Dorfe selbst und in dessen nächster Umgebung liegen nämlich: Die Klosterkirche, die Kapuzinerkirche, die hl. Kreuzkirche und am Eingang des Dorfes die St. Sebastianskirche. .. Verbindungsstrassen sind: die Hauptstrasse, welche aus dem Oberengadin kommend alle fünf Dörfer durchzieht und in das Etschthal mündet. Ferner führt ein Seitenweg über den Umbrail oder Stelvio nach dem südwärts gelegenen Bormio, zu deutsch Worms. Eine dritte Strasse geht nordwärts über Lü nach Schuls. Dann führt noch ein Saumweg von Münster aus, zum Theil über Oesterreicher Gebiet, über Scharl nach dem Unterengadin.“ (Foffa 1864, 10). Foffa erwähnt wohl zurecht das Missverhältnis zwischen Bevölkerungszahl und Anzahl Kirchen im Dorf, ob seine Schlussfolgerung dazu zutrifft, wage ich doch sehr zu bezweifeln. Die kleine Kapelle St. Sebastian (siehe Objekt 1) ist anfangs 16. Jahrhundert erbaut. Um 1510 erklärten die Kapellenvögte, dass „den lieben Heiligen und Nothelfern sankt Sebastianum ein Kirchen oder Kapel von neuem auff in dem Dorf Münster mit dem hl. Almuesen angehebt zu erpauen ist“ (Thaler 1931, 173). Die Klosterkapelle (siehe St.Nikolaus und Ulrich (siehe Objekt 4) zum ersten Mal in einer Schenkungsurkunde des Bischofs Eginio an das Kloster St. Johann zu Müstair erwähnt. Die Kapelle Sta. Maria von Cavaraggio (siehe Objekt 2) wurde im Auftrag von Kapuzinermönchen der Proviz Brescia erbaut. 1696 kamen diese Kapuziner zur Uebernahme der Seelsorge nach Müstair und errichteten ein eigenes Hospiz mit der erwähnten Kapelle, welche dicht an der Durchgangsstrasse liegt. Es handelt sich hier um einen ungegliederten Bau mit hohem Dach, das von einem Türmlein bekrönt ist (Poeschel 1943, 368/69). Der auch von Foffa erwähnte Markt von Müstair ist urkundlich schon 1239 belegt, er war wie aus den detaillierten Aufzeichnungen des bischöflichen Einkünfterodels von 1290-1298 hervorgeht, wirtschaftlich von erheblicher Bedeutung für die Region. In gewerbe-geschichtlicher Hinsicht ist noch zu erwähnen, dass in den Marktbestimmungen von Lombarden die Rede ist, welche graues Tuch (bekannter Bündner Loden) von hier wegfürten. Dass dieses Tuch nicht nur in bäuerlicher Heimarbeit, sondern gewerbsmässig gewoben wurde, ist im Urbar von 1394 dokumentiert (Poeschel 1943,292).

3.18.1.Wegvariante1: Müstair, Linienführung (II) (GR 65.18.1.)

3.18.1.1. Abschnitt 1

In diesem Abschnitt fehlt jegliche Spur des alten Weges.

3.18.1.2. Abschnitt 2

Auch in diesem Abschnitt sind keine Ueberreste des alten Weges zu finden.

3.18.1.3. Abschnitt 3

In diesem Abschnitt sind die Linienführungen (II) und (III) wieder identisch. Beide bilden hier zwei Varianten. Sie erreichen das Kloster entweder nach links über die sogenannte „Via Imperiala“ (Kaiserliche Strasse) oder dann nach rechts über die parallel, aber höher verlaufende Dorfstrasse.

Abbildung 113 (12.7.94):

Zwei Wegvarianten der Linienführungen (II) und (III), links die „Via Imperiala“ (Strasse des Kaisers oder kaiserliche Strasse).

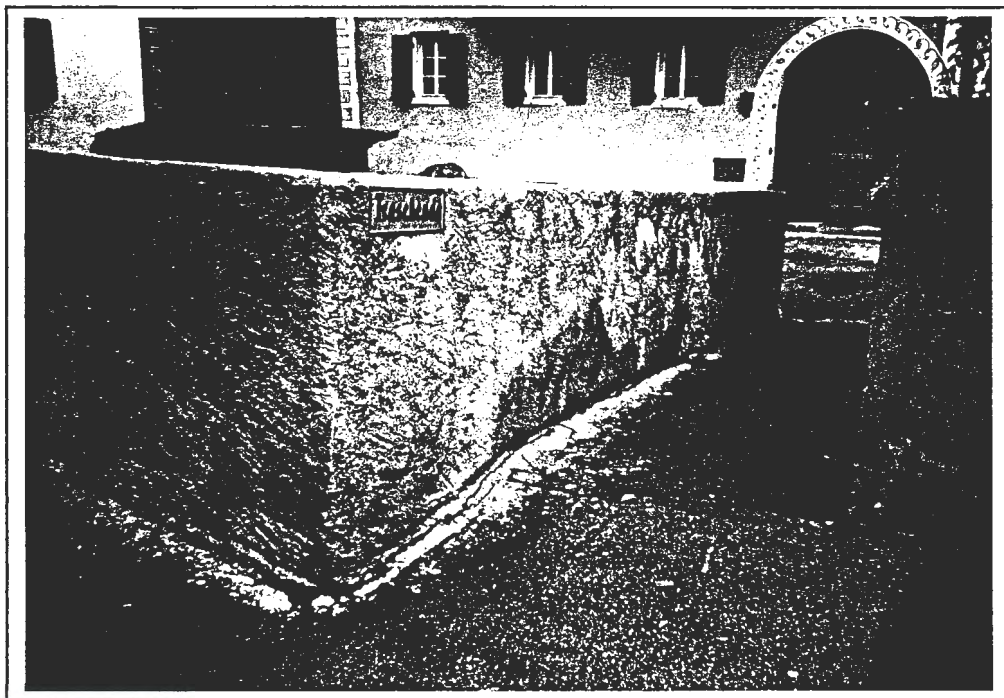


Abbildung 114 (12.7.94):

Kapelle St. Maria von Cavaraggio (siehe Objekt 2).



Abbildung 115 (12.7.94): „Traschenda“ oder „Tarschenda“ alter romanische Ausdruck für eine Gasse zwischen zwei Häusern oder hier als Verbindung der beiden Wegvarianten im Dorf.



3.18.1.4. Abschnitt 4

In diesem letzten Abschnitt vor der Grenze zu Italien sind im Gelände keine Spuren des alten Weges erhalten.

Abbildung 116 (12.7.94):

Klosterkirche St. Sebastian Babtista (siehe Objekt 3).

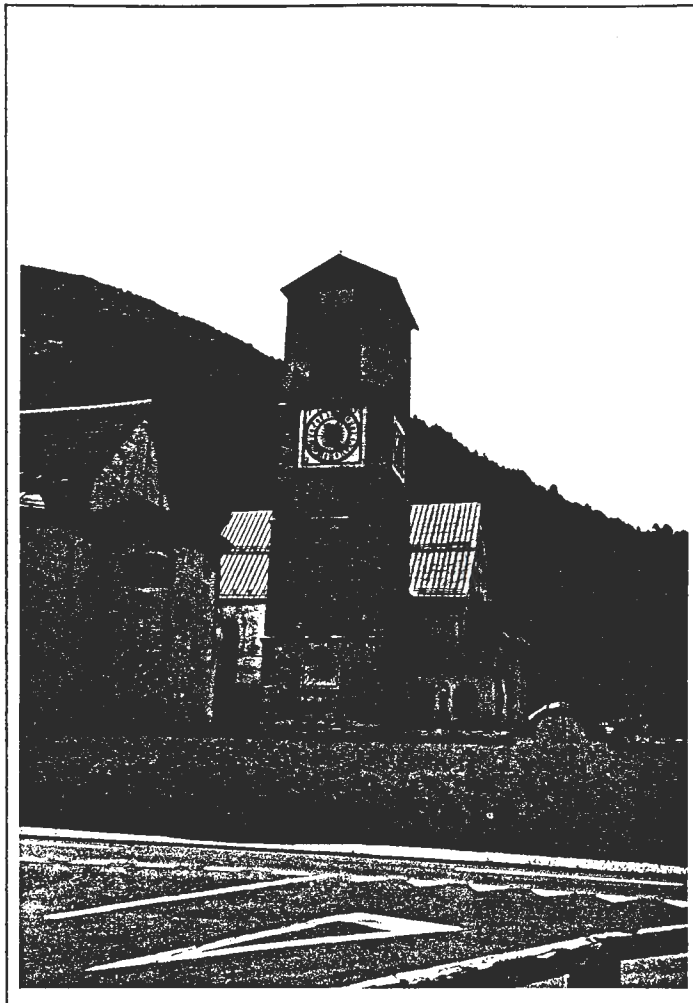
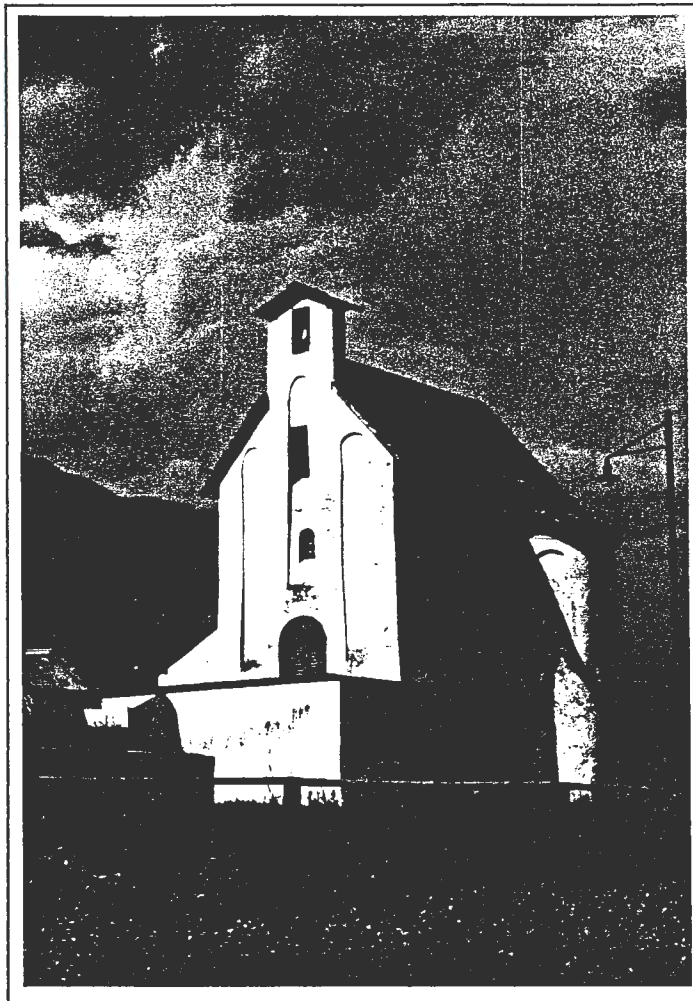


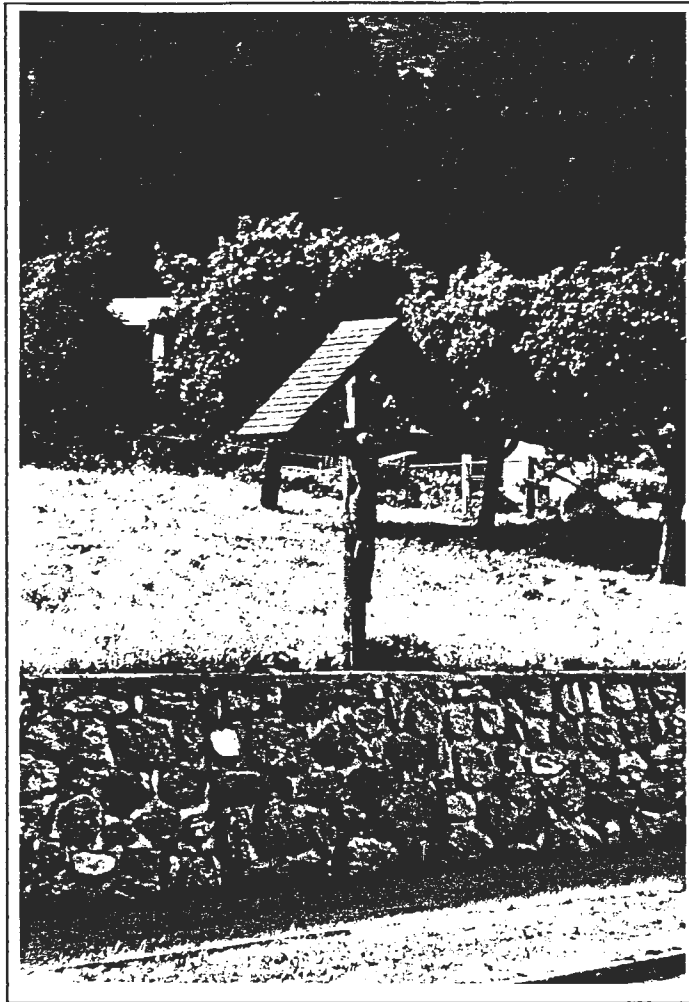
Abbildung 117 (12.7.94):

Kapelle Hl. Kreuz (siehe Objekt 4).



Abbildungen 118 (12.7.94):

Wegkreuz an der Strasse der einzigen katholischen Dorfschaft im Münstertal.



3.18.2. Wegvariante 2: Müstair, Linienführung(III) (GR 65.18.2.)

Die Linienführung(III) ist zwar auf der Siegfriedkarte (siehe Karte 17) und auf der Karte des Unterengadins von Melchior dokumentiert und von der Anordnung der Häuser bezeugt, sonst sind aber im Gelände keine Überreste des alten Weges zu erkennen.

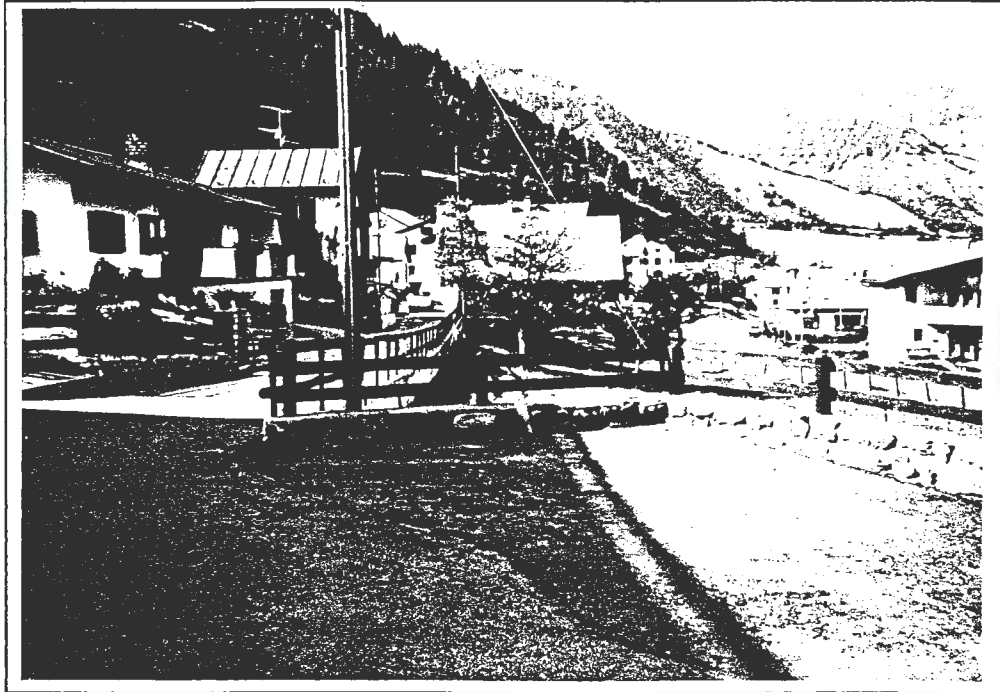
Abbildung 119 (Archiv Museum Chasa Jaura):

Kapelle St. Sebastian am alten Weg der Linienführung (III) mit so nicht mehr vorhandener Oberfläche, gemeint lockeres Material (siehe Objekt 1).



Abbildung 120 (12.7.94):

Links moderner Weg in der Linienführung (III), rechts moderner Weg in der Linienführung (II).



3.18.3. Wegvariante 3: Chüschina-Müstair (GR 65.18.3.)

Von der Fortsetzung der Wegvariante 3.17.2. bis zur Einmündung in die Wegvariante 3.18.2. sind ausser einer nicht sehr alten Holzzaun-Wegbegrenzung keine Spuren von historischer Wegbausubstanz zu finden.

6. Grundlagen zur Verkehrsgeschichte des Ofenpasses

6.1. Kartographische Quellen

(Aufgelistet nach Erscheinungsjahr, vergleiche dazu auch die Kartenübersicht, S. 71)

Helvetia unter den Römern. 776: (Karte 9)

Die alten Strassen durch Rhaetien um 776

<<Vide Bischof Tello's Testament>>.

(ohne Jahrgangs- und Autorenangabe, Staatsarchiv Chur).

Raetia Prima und Raetia Secunda (Karte 8)

(ohne Angabe von Autor und Entstehungsjahr, Staatsarchiv Chur).

Nova Rhaetia atque totius Helvetiae. 1538:

Descriptio par Aegidium Tschudin Glaronensem.

1: 350 000 Basel, 1538.

Rhetia, die Zehend Landtafel, Inhaltende die Landschaften der
Churwalhen und Grauwündter. 1548: (Karte 10)

Johannes Stumpf, 1548.

Alpine feu Foederatae Rhaetiae, Subditarumque ei Terrarum
nova descriptio .1618: (Karte 11)

Sprecher F. & Cluvero P., 1618.

CARTE DU PAIS DES GRISONS. 1633: (Karte 12)

DUDUC DEROHAN, 1633.

Rhaetia Foederata cum Confinibus et Subditis suis Valle Telina. 1706/07:
(Karte 4)

J.J.Scheuchzer Zürich, 1706/07.

Der Canton Graubünden. 1821: (Karte 13)

Major R. am Stein im Jahr 1821.

Karte des Unterengadins (Karte 14)

Jakob Ziegler.

1: 50 000 Winterthur, ohne Jahrgangsangabe.

Kurskarte der schweizerischen Postverwaltung. 1852: (Karte 7)

Quelle: J. Gartmann 1983, Die Pferdepost in Graubünden.

Uebersichtsplan der Kunststrasse am Ofenberg . 1868: (Karte 16)

Kantonales Tiefbauamt/Chur.

Siegfriedkarte. 1877/78: (Karte 15)

Zusammenstellung aus den Blättern 424, 425, 428 und 429.

Uebersichtsplan Engadin/Orientbahn. 1885: (Karte 5)

1:100 000, St. Gallen.

Situationsplan Ofenbergbahn. 1909: (Karte 6)

1: 50 000, St. Gallen.

6.2. Literatur

Aerni, K. 1991:

1000 Jahre Siedlung und Verkehr im schweizerischen Alpenraum.
Voraussetzungen und Ergebnisse.
(Diesem Beitrag liegt der Vortrag der 16. Tagung des Arbeitskreises für
genetische Siedlungsformen in Mitteleuropa, gehalten 1989 in Spiez,
zugrunde.)
Bern/ Bonn.

Aerni, K. 1991:

Der Transalpine Güterverkehr durch die Schweiz-
Vom ökonomischen Gewinn zur ökologischen Belastung.
Geographische Rundschau 43/ 1991, Heft 9, S. 504-512.

Annalas 1886:

Societad Rhaeto- Romanscha.
Prima annada 1886 (Erste Ausgabe der rätoromanischen Annalen der
Società Retorumantscha).

Bazzell, M. 1970:

Traducziun da la DESCRIPZIUN TOPOGRAFICA DA LA REZIA ALPINA 1573
(Uebersetzung der topographischen Beschreibung des rätischen
Alpenlands des Durich Chiampells ins Rätoromanische).
Sent.

Bener, Gustav. 1808:

Studie zur Geschichte der Transitwege durch Graubünden.
Chur .

BUB: Bündner Urkundenbuch

Anhang 394.

Buechi, Arnold. 1989:

Mythologische Landeskunde von Graubünden.
Bd. 3.
Disentis.

Bundi, Martin. 1982:

Zur Besiedelungs und Wirtschaftsgeschichte Graubündens im Mittelalter.
Chur .

Bündner Monatsblatt.1952:

Nr. 4 und 5.

Zur Geschichte der Zoll- und Verkehrsbeziehungen Graubündens mit
Tirol und Voralberg, von Prof. Dr. Otto Stolz, Innsbruck.

Bündner Tagblatt,

4. August 1868.

Bündner Zeitung,

6. April 1876 / 13. und 14. März 1867 (Damals Bündnerische Volkszeitung).

Burgenlechner, M. 1621:
Seite 273.

Caminada, Paul. 1983:
Graubünden Land der Pass-Strassen, Geschichte des Strassenbaus.
Disentis.

Catrina, Werner. 1983:
Die Rätoromanen zwischen Resignation und Aufbruch.
Zürich .

Chiampell, Durich. 1573:
Raetiae Alpestris Topographica Descriptio.
(Siehe auch Bazzel, M.).

Clavadetscher, Otto P.1955:
Verkehrsorganisation in Rätien zur Karolingerzeit, in SZG 5 von 1955.

Conrad, Hans. 1981:
Schriften zur urgeschichtlichen und römischen Besiedlung des Engadins
Lavin/Pontresina .

Foffa, P.1864:
Das Bündnerische Münstertal.
Chur .

Frei-Stolba, Regula.1955:
Die Besetzung des Alpenraumes, Terra Grischuna/8. Ausgabe von 1955.

Gartmann, Joos. 1983:
Die Pferdepost in Graubünden.
Das Postauto in Graubünden.
Disentis.

Goetz, Wilhelm. 1969:
Die Verkehrswege im Altertum und Mittelalter. Historisch-geographische
Untersuchung.
Neudruck .

Herzig, Heinz/ Aerni, Klaus. 1985:
Vorwort in Armon Plantas Verkehrswege im alten Rätien Bd. 1.

Heuberger, Richard. 1971:
Forschung und Darstellung.
Rätien im Altertum und Frühmittelalter.
1932 (Neudruck 1971).

Historisch- Biographisches Lexikon der Schweiz. 1921:
Neuenburg.

- Hoesch, Hans. 1950:
Ofenpassdokumentation der eidgenössischen Postverwaltung.
- Il giuven Jauer/Fögl da la Val Müstair. August 1953:
Romanisches Monatsblatt des Münstertals .(Erscheint heute nicht mehr.)
- Jb. 25. SGU.1933,133:
Jahrbuch der Schweizerischen Gesellschaft für Ur- und Frühgeschichte.
- Lenggenhager, J. 1911:
Beitrag zur Verkehrsgeschichte Graubündens mit besonderer
Berücksichtigung des Postwesens.
Thesis.
- Mathieu, Balser. 1927:
Zur Geschichte der Armenpflege in Graubünden 154-17.
Chur.
- Mathieu, Jon. 1987:
Bauern und Bären.
Chur.
- Müller, Iso. 1971:
Geschichte des Klosters Müstair. Von den Anfängen bis zur Gegenwart.
Disentis.
- Müller, Urs A.1990:
Das Pferd in der griechisch- keltischen Frühgeschichte.
In Helvetia archeologica Artikel 84/ 1990.
- Parolini J. D. 1992:
Cratschla/O von 1992 (Informationsorgan des Schweizerischen
Nationalparks).
- Pauli, Ludwig. 1980:
Die Alpen in Frühzeit und Mittelalter.
München.
- Puorger, P. 1950:
Ofenpassdokumentation der eidgenössischen Postverwaltung von 1955.
- Pfister, Hermann.1913:
Das Transportwesen der internationalen Handelswege von Graubünden im
Mittelalter und in der Neuzeit.
Chur.
- Pieth, F.1945:
Bündnergeschichte.
Chur.
- Pieth, F. 1905:
Die Feldzüge des Herzogs Rohan im Veltlin und in Graubünden. Bern.

Pinösch, D.1956:
Einiges über die Transportordnung über den Ofenpass im 16. Jahrhundert.
Bündnerwald 1956,206-208.

Planta, Armon. 1985:
Fahr- und Saumwege im Passland Raetien. Die Römer in Graubünden.
Separatdruck aus Terra Grischuna 8/1985, 6-25.

Planta , Armon. 1985:
Verkehrswege im alten Rätien. Bd. 1.

Poeschel, Erwin. 1943:
Die Kunstdenkmäler der Schweiz, Graubünden,
Bd.1-7 1937-1948.
Basel.

Poeschel, Erwin. 1943:
Die Kunstdenkmäler des Kantons Graubünden.
Basel.

Poeschel, Erwin, 1976:
Burgenlexikon Graubündens.
Chur .

Scheuchzer, J.J. 1706/07:
Beschreibung der Natur-Geschichte des Schweizerlandes.
Zürich .

Schläpfer, Daniel.1960:
Der Bergbau am Ofenpass.
Liestal .

Schmidt, Töna.1974:
Graubündens Schlösser und Paläste 2. Teil S. 99-117.
Aus Kristall-Reihe, Heft 12.
Chur .

Schnyder, W. 1875:
Handel und Verkehr über die Bündner Pässe im Mittelalter.

Schorta, A. 1986:
Istorgia da las alps da Zernez.
Chur.

Sererhard, N. 1872:
Einfalte Delineation aller Gemeinden gemeiner dreyen Bünden.
In Antiquariatsbuch 8. Publikation.
Chur .

Thaler, P. A. 1931:
Geschichte des Bündnerischen Münstertales.
Valchava .

Tramèr, Guido. 1950:
Die Unterengadiner Gemeinden vom 16. Jahrhundert bis zur kantonalen
Verfassung von 1854.
Zürich .

Tschantamaints Zernez. 1976:
Annalas 1976/9.
(Rätoromanische Annalen der Società Retorumantscha). Chur.

Vignati, R. 1891:
Strade militari della Rezia e del Ticino 1496-1519.
Bellinzona .

Waeber, A. 1912:
Bündner Berg- und Passnahmen vor dem 19. Jahrhundert.
Bern .

Walser, Gerold. 1967:
Die römischen Strassen in der Schweiz.
Bern .

Zortea, Claudio. 1987:
Graubünden im Spiegel der Reiseberichte der landeskundlichen und
topographischen Beschreibungen in der Zeit von 1800-1850.
Zürich.

7. Abbildungs-, Karten- und Feldkartenverzeichnis

Kapitel 2.1: Urgeschichtliche Besiedelung des Ofenpasses

Abb. 1:	Funde von Muotta Chastè Phot. Pedret	5
Abb. 2:	Ils cuvels Ova Spin Phot. Campell und Conrad	7
Abb. 3:	Profil der Kulturschichten Planbeschriftung in romanischer Sprache, Zeichnung Campell	7
Abb. 4:	Tonscherben in Ova Spin Phot. R. M.	8
Abb. 5:	Knochen, Keramik in Ova Spin Phot. Pedrett	8
Abb. 6:	Feuergrube und Herdstelle in Ova Spin Phot. Campell	9
Abb. 7:	Topf von Cuvel Zoppà Phot. Pedret	9
Abb. 8:	Bronzemesser von Val Mora Phot. Pedrett	10
Karte 1:	Uebersichtskarte der Siedlungsfundstellen	12

Kapitel 2.2.: Der Ofenpass als bedeutender Ort der Sömmerung:

Karte 2:	Uebersichtskarte der Alpen von Zernez auf dem Ofenpass	14
----------	--	----

Kapitel 2.3.: Der Bergbau am Ofenpass

Karte 3:	Uebersichtskarte des Bergbaus am Ofenpass (nach Schlaepfer 1960,36)	19
Karte 4:	Rhaetia Foederata cum Confinibus J.J. Scheuchzer Zürich,1707	20

Kapitel 2.4.: Radikale Waldnutzung am Ofenpass

Abb. 9:	Ueberreste einer Schwelle in Buffalora (Archiv Museum Chasa Jaura)	22
---------	--	----

Kapitel 2.6.: Das Projekt Ofenbergbahn

Karte 5:	Uebersichtsplan Ofenbergbahn von 1885 (Gemeindearchiv Zernez)	25
----------	--	----

Karte 6:	Situationsplan von 1909 (Gemeindearchiv Zernez)	26
Abb. 10:	Fahrplanvorschlag der Ofenbergbahn von 1909 (Archiv Kantonsbibliothek Chur)	45
Abb. 11-14:	Pläne mit den Grundformen der Bauelemente der Ofenbergbahn von 1909 (Archiv Kantonsbibliothek Chur)	46-48
Kapitel 2.7.: Die Geschichte der Ofenbergstrasse im allgemeinen		
Abb. 15:	Zeichnung des Schneetunnels von Zernez (Bündnerzeitung, April 1876)	57
Abb. 16-19:	Pläne mit Bauelementen der 1870-1872 erbauten Kunststrasse (Kantonales Tiefbauamt)	59-62
Karte 7:	Kurskarte der schweizerischen Postverwaltung von 1852 (Aus: Die Pferdepost in Graubünden von J. Gartmann 1983)	64
Abb. 20:	Pferdepost bei Tschier 1925 (Archiv Museum Chasa Jaura)	65
Abb. 21:	Fahrplan der Pferdepostkurse: Zernez-Müstair (Archiv Museum Chasa Jaura)	65
Abb. 22:	Pferdepost bei Tschier (Archiv Museum Chasa Jaura)	66
Abb. 23:	Citroen-Kegress am Ofenpass (Kantonales Tiefbauamt)	66
Abb. 24:	Kurswagen am Ofenpass 1928 (Archiv Museum Chasa Jaura)	68
Karte 8:	Raetia Prima und Raetia Secunda (ohne Angabe von Autor und Entstehungsdatum)	
Karte 9:	Helvetia unter den Römern Die alten Strassen durch Rhaetien um 776 <<Vide Bischof Tello`s Testament>> (ohne Jahrgangs- und Autorangabe Staatsarchiv Chur)	72
Karte 10:	Rhetia, die Zehend Landtafel, Inhaltende die Landschaften der Churwalhen und Grauwündter. Johannes Stumpf 1548	73

Karte 11 : Alpinae feu Foederatae Rhaetiae, SUBDITARUMQUE EI Terrarum nova descriptio: Auctoribus Fortunato Sprecher & Phillippo Cluverio. (Bündnerkarte F. Sprecher und Ph. Cluver 1618)	74
Karte 12 : CARTE DU PAI DES GRISONS , DE LA VALTELINE, DES COMTES DE BORMIO ET DE CHIAVENNE, Dressée pour l`intelligence de la Campagne, Du DUC DE ROHAN, en 1633	76
Karte 13 : DER CANTON GRAUBUENDEN von Hrn: Major R. am Stein im Jahr 1821.	77
Karte 14 : Karte des Unterengadins 1 : 50 000 Winterthur, ohne Jahrgang, von Jakob Melchior Ziegler .	78
Karte 15 : Zusammenstellung aus den Blättern 424,425, 428 und 429 der Siegfriedkarte 1877/78.	81
Karte 16 : Uebersichtsplan der Kunststrasse am Ofenberg 1868 Kantonales Tiefbauamt / Chur	82-99
 Kapitel 3: Kartierung Beschreibung und Bilddokumentation	
Feldkarte 1: Zernez (GR 65.1) (4.7.94)	100
Abb. 25: Schloss Planta Wildenberg Abschnitt 1 (4.7.94)	103
Abb. 26: Kirche St. Maurizius Abschnitt 1 (4.7.94)	103
Abb. 27: Stütz-und Brüstungsmauer Abschnitt 1 (4.7.94)	104
Abb. 28: Moorenturm Abschnitt 1 (4.7.94)	104
Abb. 29: Stützmauer Abschnitt 2 (4.7.94)	105
Feldkarte 2: God da las Chassetas (GR 65.2.) (4.7.94)	106
Abb. 30: Stützmauer mit abgebrochenem Holzgeländer Abschnitt 1 (4.7.94)	108
Abb. 31: Turm La Serra Abschnitt 1 (4.7.94)	109

Abb. 32:	Galerie der Kunststrasse (Archiv Museum Chasa Jaura)	109
Abb. 33:	Stark eingewachsene Stützmauer Abschnitt 1 (4.7.94)	110
Abb. 34:	Weg der Linienführung IV mit Resten einer Begrenzungsmauer Abschnitt 2 (4.7.94)	111
Abb. 35:	Hohlwegpartie der Linienführung IV Abschnitt 2 (4.7.94)	112
Abb. 36:	Teilstück der Linienführung II Abschnitt 2 (Archiv Museum Chasa Jaura)	112
Feldkarte 3:	Prada da Laschadura-Taglieda (GR 65.3) (4.7.94)	113
Abb. 37:	Teilstück der Linienführung IV Abschnitt 1 (4.7.94)	115
Abb. 38:	Brücke der Linienführung II Abschnitt 2 (4.7.94)	116
Abb. 39:	Moderne Brücke (siehe auch Abb. 38) Abschnitt 2 (4.7.94)	117
Abb. 40:	Teilstück der Linienführung II (Archiv Museum Chasa Jaura)	117
Abb. 41:	Teilstück der Linienführung III Abschnitt 2 (4.7.94)	118
Abb. 42:	Felsböschungüberwindung der Linienführung III Abschnitt 2 (4.7.94)	119
Feldkarte 4:	Vallaina Tscherver-Ova Spin (GR 65.4.) (4.7.94)	120
Abb. 43:	Kalkofen bei Champsech Abschnitt 2 (4.7.94)	122
Abb. 44 und 45:	Altes Wegerhaus bei Ova Spin Abschnitt 3 (4.7.94)	123
Abb. 46:	Spuren der Linienführung II Abschnitt 3 (4.7.94)	124

Feldkarte 5: Champlönch, Las Crastatschas (GR 65.5.) (4.7.94)	125
Abb. 47: Linienführung III über Champlönch Wegvariante 1, Abschnitt 1 (5.7.94)	126
Abb. 48: Stark eingewachsenes Teilstück der Linienführung III Wegvariante 1, Abschnitt 1 (5.7.94)	127
Abb. 49: Hohlwegpartie der Linienführung II Wegvariante 1, Abschnitt 1 (5.7.94)	127
Abb. 50: Wasserdurchlass Wegvariante 1, Abschnitt 1 (5.7.94)	128
Abb. 51: Wegoberfläche (Linienführung III) Wegvariante 1, Abschnitt 2 (5.7.94)	129
Abb. 52: Wegspuren in der Ebene von Champlönch Wegvariante 1, Abschnitt 2 (5.7.94)	129
Abb. 53: Stützmauer unter der heutigen Passstrasse Wegvariante 2, Abschnitt 1 (5.7.94)	130
Feldkarte 6: Badachül, Las Crastatschas, Il Fuorn (GR 65.6.) (5.7.94)	131
Abb. 54: Stützmauer mit Resten von Holzpfeuern Wegvariante 2 (5.7.94)	132
Abb. 55: Alte Brücke der Kunststrasse bei La Drossa Wegvariante 2 (Eidgenössisches Archiv für Denkmalpflege)	133
Abb. 56: Neue Brücke bei La Drossa Wegvariante 2 (5.7.94)	134
Abb. 57: Teilstück der Kunststrasse oberhalb La Drossa Wegvariante 2 (Eidgenössisches Archiv für Denkmalpflege)	134
Feldkarte 7: God sur Il Fuorn (GR 65.7.) (5.7.94)	135
Abb. 58: Alter Kalkofen Wegvariante 1 (5.7.94)	136
Abb. 59: Letztes Teilstück der Linienführung II über Champlönch Wegvariante 1 (5.7.94)	136
Abb. 60: Lombardischer Flossofen von 1684 am alten Saumpfad nach Livigno Wegvariante 2, Abschnitt 1 (5.7.94)	137

Abb. 61:	Soldaten bei Unterhaltungsarbeiten an der alten Brücke bei Il Fuorn Wegvariante 2, Abschnitt 2 (Archiv Museum Chasa Jaura)	138
Abb. 62 und 63:	Altes Hotel Il Fuorn Wegvariante 2, Abschnitt 2(Archiv Museum Chasa Jaura)	139
Abb. 64:	Der legendäre Wirt Gruber Wegvariante 2, Abschnitt 2(Archiv Museum Chasa Jaura)	140
Abb. 65 und 66:	Nicht mehr vorhandene Kunststrassenpartien Wegvariante 2, Abschnitt 2 (Museum Archiv Chasa Jaura)	140
Feldkarte 8:	Lingia Lungia-Stabelchod (GR 65.8.) (6.7.94)	142
Feldkarte 9:	Plan Crastalöz- Buffalora (GR 65.9.) (6.7.94)	143
Abb. 67:	Altes Wegerhaus und Herberge in Buffalora Abschnitt 1 (6.7.94)	145
Abb. 68 und 69:	Wegoberfläche der Linienführung III Abschnitt 2 (6.7.94)	145/46
Feldkarte 10:	Chaldera da Buffalora-Süsom Givè (GR 65.10) (6.7.94)	147
Abb. 70:	Wegoberfläche der Linienführung III Wegvariante 1 (6.7.94)	148
Abb. 71:	Hohlwegpartie der Linienführung III Wegvariante 1	149
Abb. 72:	Teilstück der Linienführung III Wegvariante 1 (6.7.94)	150
Abb. 73 und 74:	So nicht mehr vorhandenes Teilstück der Kunststrasse Wegvariante 2, (Archiv Museum Chasa Jaura)	151
Feldkarte 11:	Plan dals Bovs-Prazos (GR 65.11.) (7.7.94)	152
Abb. 75 und 76:	Teilstück der Linienführung III Wegvariante 1, Abschnitt2 (7.7.94)	153

Abb. 77:	Alter Weg der Linienführung II ob Tschierv Wegvariante 1, Abschnitt2 (7.7.94)	155
Abb. 78:	Dammwegpartie der Linienführung III Wegvariante 1, Abschnitt 2 (7.7.94)	156
Abb. 79:	Hohlwegpartie der Linienführung III Wegvariante 1, Abschnitt 3 (7.7.94)	157
Abb. 80:	Pferdepost auf Kunststrasse bei Süssom Givè Wegvariante 2 (Eidgenössisches Archiv für Denkmalpflege)	158
Abb. 81:	Teilstück der Kunststrasse Wegvariante 2 (7.7.94)	158
Feldkarte 12:	Tschierv (GR 65.12.) (8.7.94)	159
Abb. 82:	Kunststrasse kurz vor Tschierv (Eidgenössisches Archiv für Denkmalpflege)	160
Abb.83:	Dorfausfahrt der Linienführung III Abschnitt 2 (8.7.94)	162
Abb. 84:	Dorfausfahrt der Linienführung II Abschnitt 2, (8.7.94)	163
Abb. 85:	Evangelische Kirche Tschierv Abschnitt2 (8.7.94)	164
Abb. 86:	Postkarte mit Verlauf der Linienführung II Abschnitt 3 (8.7.94)	165
Feldkarte 13:	Fuldera Daint (GR 65.13.) (8.7.94)	166
Abb. 87 :	Kunststrassenpartie kurz nach Tschierv Wegvariante 1, Abschnitt 1 (8.7.94)	167
Abb. 88:	Kunststrassenpartie mit Randstein Wegvariante 1, Abschnitt 2 (8.7.94)	168
Abb. 89:	Stützmauer der Linienführung II Wegvariante 1, Abschnitt2 (8.7.94)	169
Abb. 90:	Dorfeinfahrt Fuldera der Linienführung II Wegvariante 1, Abschnitt 2 (8.7.94)	170
Abb. 91:	Evangelische Kirche Lü Wegvariante 2, Abschnitt 6 (8.7.94)	172

Feldkarte 14: Fuldera (GR 65.14.) (9.7.94)	173
Abb. 92: Evangelische Kirche Fuldera Wegvariante 1, Abschnitt 1 (9.7.94)	174
Abb. 93: Alter Weg nach Lü der Linienführung III mit Stützmauer Wegvariante 2, Abschnitt 2 (9.7.94)	175
Abb. 94: Teilstück der Linienführung II kurz vor Lü Wegvariante 2, Abschnitt 2 (9.7.94)	176
Abb. 95 und 96: Eingestürzte Stützmauern und Brüstungsmauern (Linienführung III) Wegvariante 2, Abschnitt 4 (9.7.94)	177/78
Abb. 97: Hohlwegpartie der Linienführung III Wegvariante 2, Abschnitt 4 (9.7.94)	178
Abb. 98: Stützmauer und talseitige Mauer als Wegbegrenzung Wegvariante 2, Abschnitt 4 (9.7.94)	178
Feldkarte 15: Valchava (GR 65.15) (9.7.94)	180
Abb. 99: Alte Dorfeifahrt von Valchava Wegvariante 1, Abschnitt 1 (9.7.94)	181
Abb. 100: Evangelische Kirche von Valchava Wegvariante 1, Abschnitt 2 (9.7.94)	182
Abb. 101: Katholische Kirche von Valchava Wegvariante 1, Abschnitt 2 (9.7.94)	183
Abb. 102: Alter Weg von Valchava nach Craistas Wegvariante 2, Abschnitt 1 (9.7.94)	184
Feldkarte 16: Sta. Maria (GR 65.15.) (11.7.94)	185
Abb. 103: Evangelische Kirche Sta. Maria Wegvariante 1, Abschnitt 2 (11.7.94)	187
Abb. 104: Teilstück der Linienführung III Wegvariante 1, Abschnitt 2 (11.7.94)	187
Abb. 105: Wegoberfläche der Linienführung II Wegvariante 1, Abschnitt 2 (11.7.94)	188

Abb. 106:	Heutige Strasse durch Sta. Maria Abschnitt 2 (11.7.94)	189
Abb. 107 und 108:	Brüstungsmauern und bergseitige Stützmauern Wegvariante 2, Abschnitt 2 (11.7.94)	190
Abb. 109:	Alter Weg nach Büglios Wegvariante 2, Abschnitt 3 (11.7.94)	191
Abb. 110:	Alter Weg nach Büglios mit Holzzaunbegrenzung Wegvariante 2, Abschnitt 3 (11.7.94)	192
Abb. 111:	Wegvariante nach Müstair der Linienführung III Wegvariante 3, Abschnitt 2 (11.7.94)	193
Feldkarte 17:	Chasseras-Chassellas (GR 65.17.) (11.7.94)	194
Abb. 112:	Moderne Brücke mit alten Grundmauern der Linienführung II Wegvariante 1 (11.7.94)	195
Feldkarte 18:	Müstair (GR 65.18) (12.7.94)	196
Abb. 113:	Zwei Wegvarianten der Linienführungen II und III Wegvariante 1, Abschnitt 3 (11.7.94)	199
Abb. 114:	Kapelle St. Maria von Cavaraggio Wegvariante 1, Abschnitt 3 (11.7.94)	200
Abb. 115:	Gasse zwischen zwei Wegvarianten Wegvariante 1, Abschnitt 3 (11.7.94)	200
Abb. 116:	Klosterkirche St. Sebastian Babtista Wegvariante 1, Abschnitt 4 (11.7.94)	201
Abb. 117:	Kapelle HL. Kreuz Wegvariante 1, Abschnitt 4 (11.7.94)	202
Abb. 118:	Wegkreuz bei Müstair Wegvariante 1, Abschnitt 4 (11.7.94)	203
Abb. 119:	Kapelle St. Sebastian Wegvariante 2 (11.7.94)	204
Abb. 120:	Moderne Wege in den Linienführungen II und III Wegvariante 2 (11.7.94)	205