

ARTHUR GFREI

# DIE STILFSE JOCH STRASSE

Wie das Technikwunder in den  
1820er Jahren in Rekordzeit  
gebaut wurde

ATHESIA

AUTONOME  
PROVINZ  
BOZEN  
SÜDTIROL



PROVINCIA  
AUTONOMA  
DI BOLZANO  
ALTO ADIGE

Deutsche Kultur



Bezirksgemeinschaft Vinschgau  
Comunità Comprensoriale Val Venosta



**Ortler**  
Vinschgau · Val Venosta

**Prad** am Stilfserjoch  
Vinschgau

Die Drucklegung dieses Buches wurde ermöglicht durch  
die Südtiroler Landesregierung / Abteilung Deutsche Kultur,  
die Gemeinden Glurns, Prad am Stilfserjoch und Stils,  
die Bezirksgemeinschaft Vinschgau,  
die Raiffeisenkasse Prad-Taufers  
und durch die Tourismusvereine Ortlergebiet und Prad am Stilfserjoch.

# Inhalt

Planung	<b>9</b>
Die erste Bauphase: Stilfser Joch–Bormio	<b>45</b>
Die zweite Bauphase: Stilfser Joch–Prad–Spondinig	<b>97</b>
Herausforderungen	<b>189</b>
Teure Schutzmaßnahmen	<b>227</b>
Quartiere	<b>261</b>
Die Attraktionen	<b>319</b>
Erhebungen in der Lombardei	<b>367</b>
Kunst und Kultur	<b>391</b>



# CARTA della VALTELLINA

e dell'ex Contado di  
BORMIO

*Sugadina*

*Ex Contado di Chiavenna*

*Valtellina*

*Paese Bergamasco*

*Scala di miglia romane di 1000*

Karte vom Veltlin und der Grafschaft von Bormio 1802. Kopiert im Topografischen Institut von Mailand am 6. Vendémiaire anno 10 (entspricht dem ersten Monat der Französischen Revolution von 23. Sept. bis 22. Okt. 1802) mit Stempel der Repubblica Cisalpina. Eingezeichnet sind die Wege über Fraele und den Umbrail nach Santa Maria und ein Weg über das Stilfser Joch sowie von Santa Caterina ins Martelltal.



### Übersetzung der Legende

Die Straßen mit zwei gestrichelten Linien sind für die kleine Artillerie befahrbar; die mit einer Linie mit Pferden und Maultieren und die anderen mit einer einzelnen Punktlinie und einem Stern \* sind nur für Fußgänger begehbar.

Die Straße über den M.te Brauglio ist fast das ganze Jahr über geöffnet, mit Ausnahme des Frühlings während der Schneeschmelze, die von Fraele und des Stilsfer Jochs, sind beide im Winter geschlossen. Der Weg vom Gavia und des Monte Forno, der ins Marteltal führt und derjenige, welcher ins Sulztal führt, sind nur im Sommer geöffnet.

Die Verbindungen der Täler von Livigno, Pedenoss, Grosio und Malengo (Val Malenco) mit dem Puschiavotal sind im Winter geschlossen. Weiters alle Pässe, welche von den einzelnen Tälern und vom Masinotal ins Engadin und in die Bregaglia führen. Eine Ausnahme macht der Saumpfad vom Puschiavotal, auch Pisciadello genannt, der ins Engadin führt.

Von allen Verbindungen zwischen dem Veltlin und dem Bergamasker Land gibt es nur jene von Val del Bitto, die immer benützbar ist.

des Tales, mit einem kleinen Teil des angrenzenden Geländes, welcher für die Straße notwendig gewesen wäre.<sup>27</sup>

Das Militär machte den Einwand, dass für einen sicheren und zu verteidigenden Verlauf der Strecke das gesamte Gemeindegebiet von Val Müstair benötigt würde. Hier wird auch zum ersten Mal klar, dass die Straße einen ganz anderen Zweck verfolgen sollte: Die Franzosen hatten eine Handelsstraße geplant, von Wien wurde eine Militärstraße verlangt. Die Habsburger befürchteten nämlich weiterhin einen Einmarsch der Franzosen aus Savoyen und dem Königreich Sardinien-Piemont.

Mit der sofortigen Planung der Straßenverbindung von Bormio nach Santa Maria wurde im Oktober 1816 der zuständige Architekt und Ingenieur von Sondrio, Giuseppe Cusi (1780–1864), beauftragt. Seine erste Aufgabe bestand in der Erstellung einer genauen Geländekarte der Strecke von Bormio bis nach Taufers und Mals. Cusi hatte aber offenbar keine Lust, diesen Auftrag vor Sommer 1818 auszuführen. Es folgten Mahnschreiben aus Mailand. Da er im Dezember bei Schnee und tiefen Temperaturen nicht gewillt war, die Vermessungen selbst vorzunehmen, beauftragte er damit seinen Gehilfen, den Geometer Francesco Azzoni, und zusätzliche Personen.

Auch ein Ochse und ein Pferd wurden für das Anlegen der Spuren im hohen Schnee benötigt. Cusi hatte einen Auftrag für die Untersuchung aller Strecken erhalten, er beschränkte sich aber lediglich auf jene über das Fraeletal nach Santa Maria. Dazu sollte er ebenfalls die genauesten Angaben über die Bevölkerung und deren Wertschöpfung in Livigno und dem Münstertal machen.

Seine Gehilfen zeichneten eine Geländekarte im Maßstab 1:16.000, welche mit einer anderen, bereits bestehenden Karte im Maßstab 1:10.000 zusammengelegt wurde. Die Folge war eine völlige Verzerrung des Geländes.

Für seine Arbeiten erstellte er anschließend eine Kostenrechnung in Höhe von 546 Lire und sandte sie an die Buchhaltung zur Begleichung. Diese bezahlte aber nur 361,10 Lire, für den Restbetrag bemerkte sie, dass eine illegal und geheim im Ausland erfolgte Vermessung ohne Belege nicht beglichen werde. Cusi legte auch seine Bevölkerungsstudien vor. Für die Generaldirektion für Straßen und Gewässer war das alles zu ungenau. Besonders die topografische Karte war so verzerrt, dass man schon auf den ersten Blick die vielen Fehler erkennen konnte: Santa Maria liegt vom Meridian von Bormio ca. vier Meilen entfernt, auf Cusis Plan war es eine Meile, Glurns wies gar

eine Abweichung von fünfeinhalb Meilen auf. Es wurde weiter festgestellt, dass frühere Angaben viel ausführlicher waren und dass man der Vermessung, welche heimlich und oft bei Nacht auf Schweizer Territorium ausgeführt wurde, keine Beachtung schenken könne. Lediglich das Gebiet von Livigno und Trepalle wurde richtig wiedergegeben, dafür hatte Cusi aber eine bestehende Katasterkarte kopiert.

In den zwei Orten Santa Maria und Müstair hatte er 2200 Einwohner gezählt, in Livigno und Trepalle 653, dabei waren es in den letzten zwei nicht mehr als 400, das Schweizer Ergebnis konnte nicht nachgeprüft werden. Die geforderten Angaben über die erwirtschafteten Güter im Münstertal waren nicht vorhanden, lediglich für Livigno erwähnte er die Produktion von Käse und Butterschmalz. Die gesamten Ausführungen von Cusi wurden in mehreren Protokollen förmlich zerlegt und seine Arbeit als stümperhaft und unzuverlässig beschrieben.

Das Militär hatte von allem Anfang an eine Straße über Schweizer Territorium abgelehnt. Das galt auch für Graubünden.

Am Ende dieser Geschichte blieben nur mehr Bittbriefe des Vermessungsgeometers Azzoni übrig, in denen er ersuchte, ihm den noch offenstehenden Restbetrag zu bezahlen. Am 30. September 1817 erhielt er die Zusage,

Die Scale di Fraele





dass man ihm aufgrund seiner Vereinbarungen mit Ingenieur Cusi und seiner bei widrigsten Bedingungen und größter Lawinengefahr geleisteten Arbeit den Gesamtbetrag von 546 Lire begleichen würde.

Unvollständige Arbeiten und falsche Angaben hat Cusi nicht nur für die Übergänge nach Tirol erstellt, auch im Veltlin häuften sich die Klagen. Nachdem Generaldirektor Antonio Cossoni ebenfalls berichtete, dass alle seine Anordnungen, Cusi möge seinen Verpflichtungen nachkommen, nicht befolgt wurden, hat ihn Inspektor Carlo Parea von dieser Aufgabe entbunden.

Von Cusi blieb eine detailgenaue Karte der Provinz Sondrio aus dem Jahre 1825 erhalten, welche er dem Vizekönig Rainer widmete.

Zu dieser Erhebung hat auch der Landeshauptmann von Tirol, Graf Ferdinand von Bissing, den Hof- und Landesbaudirektor in Tirol, Graf Ludwig von Reisach, den Auftrag erteilt, bei der Untersuchung mit dabei zu sein. Dazu kam es nicht mehr, weil Cusi abgesetzt wurde, Reisach war zudem kein Verfechter dieses Straßenzuges.

[...] Da mir nun das Mayländische Landes Präsidium unterm 10ten Dezember v. J. eröffnet hat, daß selbes der Ingenieurs Vertreter Herrn Cusi in der Provinz Bormio deligiert und beauftragt habe, gemeinschäftlich mit dem von hieraus delegiert werdenden Kunstverständigen nicht nur den Punkt zu bestimmen, wo aus der Lombarday kommende Straße mit jener von Tyrol zusammenzutreffen habe, und die Richtung dieser zwei Straßen auszumitteln, sondern auch in Gemäßtheit der hohen Cetral Organiesierungs Hofkommissions Dekrets vom 19ten November v. J.s auch die Art des Baues und die Unkostn dieser beyderseitigen Straßenzüge zu erheben, so finde ich dem Herrn Hof- und Landesbaudirektor aufzutragen, die Erhebung mit den obbesagten lombardischen Commissär Cusi sobald als es die Witterung nur irgend zulässig macht, und wo möglich gleich in dem Monate März zu pflegen, [...] Innsbruck am 23ten Jänner 1817 Ferdinand Gr. Bissing.<sup>28</sup>

28 TLA, Landesbaudirektion StjStr., 23. Jan. 1817, Nr. 118/Praes

29 OeStA/HHStA Protokoll 1817/VII/263





# Die erste Bauphase: Stilfser Joch–Bormio

Donegani: Der erste Plan  
mit Änderungen am Projekt  
,Ferranti“ **46**

Der Bericht des Vizekönigs  
an den Kaiser **50**

Das Ausführungsprojekt  
für die Strecke  
Stilfser Joch–Bormio **53**

Besonderheiten des Projektes  
Stilfser Joch–Bormio **58**

Ausschreibung und Beginn  
der Arbeiten auf Veltliner  
Seite **60**

Die Arbeiten im Jahr 1820 **64**

Bau eines Behelfsweges vom  
Joch zur Franzeshöhe **70**

Die Arbeiten im Jahr 1821 **72**

Straßenzustand Ende 1822 **74**

Die Berichte an Kaiser  
Franz I. **76**

Die Arbeiten im Jahr 1823 **78**

Die Arbeiten im Jahr 1824 **81**

Der Bau der Galerien  
und Tunnels **84**

Die Brücke bei den Bädern **91**

Die Brücken von Piatta  
Martina **93**

# DONEGANI: DER ERSTE PLAN MIT ÄNDERUNGEN AM PROJEKT „FERRANTI“

Vor der eigentlichen Planung zeichnete Donegani auf der neuen, aus Wien eingelangten Karte die verschiedenen Strecken ein: Auf der lombardischen Seite entschied er sich für die von Ferranti gewählte, wenn auch leicht geänderte Trasse.

## Verlauf der verschiedenen Trassen

Der Plan mit den verschiedenen Straßentrassen von Carlo Donegani dürfte eines der wichtigsten Dokumente sein, die die früheren Übergänge vom Veltlin in den Vinschgau beschreiben. Es enthält zudem die von Ferranti im Jahre 1812 festgelegte Trasse, die Änderungsvorschläge Doneganis, die den Anforderungen des Militärs entsprechen, dazu die von Donegani untersuchte Trasse auf Tiroler Seite und die Pläne für eine Galerie am Passübergang aus Holz und Mauerwerk.

**Auf dem Plan hat Donegani eigenhändige Bemerkungen angebracht:**

**Aufzeichnung des Verlaufs einer großen Heeresstraße**, welche von Bormio bis Innsbruck führt und dabei immer auf österreichischem Gebiet verläuft. Das Projekt beinhaltet die gesamte von Ing. Ferranti vorgezeichnete Trasse von Bormio bis zum Joch, welches die Grenze von Lombardo-Venetien darstellt. Für den restlichen Verlauf, welcher Tiroler Territorium betrifft, wurden absteigend verschiedene Trassen (in unterschiedlichen Farben), welche dem Gelände und den vorhandenen Orten angepasst sind, aufgezeichnet. Dafür verwendete man eine neue topografische Karte, welche von den Vertretern des K. K. Generalkommandos bei Lokalausweisen zur Verfügung gestellt wurde.

In diesem Projekt wurden im Zuge des Lokalausweises die dafür für notwendig empfundenen Änderungen an der Trasse von Ferranti wie folgt vorgenommen:

## Änderungen am Projekt von Ferranti

- a) Wendungen mit Spitzkehren, welche für einen flacheren Streckenverlauf bis zu Piatta Martina zusätzlich eingefügt werden sollen.
- b) In den Hang eingebuchtete Kehre bei Piatta Martina, welche die gleichnamige Brücke dadurch sicherer machen sollte.
- c) Lawenstrich, welchem durch eine erhöhte Bogenbrücke ausgewichen wird.
- d) Ort, an welchem die vorgeschlagene Lawenschutzgalerie um Etliches verlängert werden muss.
- e)/f) Verlängerung der Straßenabschnitte zwischen den Kehren, um deren Standorte zu verbessern und gleichzeitig die Anzahl zu verringern.
- g) Trasse, welche weiter in die Höhe verlegt werden muss, damit man sich aus der Zone der größten Schneeablagerungen entfernt.





Die Spondalunga mit der Lumaca links unten



Diroccamento, oberer Abschnitt



Galerien am Diroccamento

## DER BAU DER GALERIEN UND TUNNELS

Zur Absicherung der Straße am Diroccamento hat Ingenieur Carlo Donegani auf eine nicht alltägliche, langwierige und teure Bauweise zurückgegriffen. Er sicherte die Straße gegen alles, was von oben herabstürzen konnte, durch ausgebrochene, gemauerte und in Holz ausgeführte Galerien. Wie man dabei vorging, schildert sein Sohn Giovanni in seinem Buch „Guida allo Stelvio“.

### Tunnelbauten am Diroccamento auf der lombardischen Seite<sup>26</sup>

Längs der gefährlichen Steinsturz- und Lawinenzonen (Diroccamento), zwischen dem ersten und zweiten Straßenwärterhaus, kämpft – so könnte man fast sagen – die Natur gegen den Wagemut des Menschen an.

Man sah sich doch zur Überwindung all dieser Schwierigkeiten nachgerade genötigt, ganze Felsaufbauten wegzusprennen, gezwungen, tiefste Abgründe mit Bogenbrücken zu überspannen, wobei deren Widerlager auf den Felsvorsprüngen aufgemauert werden mussten; des Weiteren die ganze Straßenbreite oftmals aus dem rohen Felsen herauszubrechen, und sie selbst seitlich mittels Mauerwerk gegen die Abgründe hin zu sichern; [...] schließlich wurden auch ganze Straßenpassagen mit geschrägtem Überhang und anschließendem Tunnel aus dem Felsen herausgeschnitten. Diese gemauerten und durch den Felsen gebrochenen Tunneln überdachten die Straße in diesem gefährlichen Teilbereich der Lawinenabgänge auf einer Länge von insgesamt 689 Metern und werden, wie folgt, auf sechs Abschnitte verteilt:

1. erster, steigender Tunnel (gemauert) 128,70 Meter;
2. zweiter Tunnel in dem Vallone della Neve (teils gemauert, teils im Felsen vorangetrieben) 165,50 Meter;

<sup>26</sup> Die Übersetzungen aus (Guida allo Stelvio von Giovanni Donegani) stammen zum größten Teil vom Autor, zum Teil von Herrn Walter Paris aus Meran (Museo Donegani am Stilfser Joch) und einige aus der Allgemeinen Bauzeitung (1843)

<sup>27</sup> Die Brücken auf dem alten Saumpfad am Talgrund



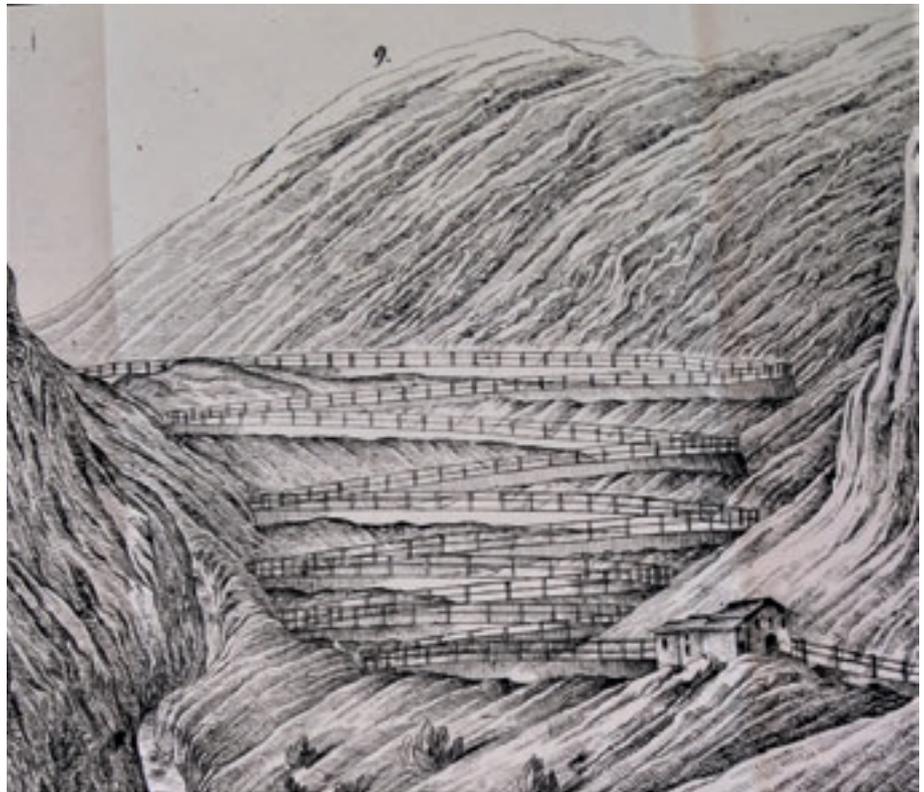
Der obere Teil des Diroccamento: (1) Reste der II. Cantoniera, (2) Ponte della Valle dei Vitelli (Kälbertalbrücke), (3) La Glandadura, (4) Cima di Reit

## DIE II. CANTONIERA AUF DER SPONDALUNGA

Das zweite Unterkunftshaus wurde am Beginn der Spondalunga 1823/24 auf 1995 Meter vor dem Vitellibach und der gleichnamigen Brücke erbaut. Diese Cantoniera hat Donegani nicht wie sonst an den Berghang angelehnt. Er ließ sie auf einem kleinen, dem Tal zugewandten Platz errichten. Das Haus entsprach den allgemeinen Vorgaben und hatte längsseits zur Straße den durchlaufenden Portikus. Da es auch als Poststation dienen sollte, stellte sich bald heraus, dass die bestehenden Räumlichkeiten nicht ausreichten. Auf Ersuchen der Postdirektion wurden ein kleiner Stall und zwei Zimmer für den Posthalter und seine Pferde angefügt. Der Bauplatz lag allerdings an einer sehr ungünstigen Stelle, weil es von der linken und rechten Talseite von Lawinen bedroht war, über Monate keine Sonne bekam und von allem Anfang an große Pro-

bleme mit der Wasserversorgung hatte. Erst im Jahr 1839 hat man eine 170 Meter lange Wasserleitung aus ausgehöhlten Baumstämmen bis zum darüber vorbeifließenden Vitelli-Bach gelegt. Am Haus wurde ein Brunnen zum Tränken der Tiere errichtet.<sup>27</sup> Bis dahin musste man das Wasser aus geschmolzenem Schnee gewinnen. Ob das Wasser aus dem Bach tatsächlich besser war, ist zu bezweifeln, denn im Sommer führt dieser Bach den Gletscherschliff der darüberliegenden Eisfelder mit sich.

Am 4. Jänner 1834 stürzte eine große Lawine von der orografisch rechten Seite des Brauliotales, dem Monte Gradisca, herab und beschädigte durch den dabei ausgelösten gewaltigen Luftdruck die II. Cantoniera. Sämtliche Fenster auf der Talseite wurden mit den dazugehörigen Rahmen aus den Verankerungen gerissen, die Tür zur Küche und der Hausrat wurden zerstört, Menschen kamen aber keine zu Schaden. In den zur Talseite hin gelegenen Räumlichkeiten lag eine dicke Schneeschicht.<sup>28</sup>



Die II. Cantoniera mit der Spondalunga (aus: J. Baumgartner, Die neuesten u. vorzüglichsten Kunst-Straßen über die Alpen, 1834)

Am 28. Februar 1836 wurde die II. Cantoniera abermals von einer Lawine getroffen, dieses Mal von der zur Straße und zum Berg gewandten Seite. In der Cantoniera befanden sich zu diesem Zeitpunkt 14 Personen, darunter die Familie des Aufsehers, die Rotter und einige Postillions. Die Lawine stürzte über den steilen Berghang, überwand alle über dem Haus angebrachten Lawinenschutzbauten und zerstörte sämtliche Fenster und Türen, zum Teil auch im Inneren. Fast die Hälfte des Daches wurde eingedrückt. An der Mauer, welche von der Schneemasse getroffen wurde, entstand ein Riss von 13 Meter Länge. Bei der anschließenden Kontrolle stellte man fest, dass die Stabilität des Gebäudes nicht gefährdet war. Donegani und der lokale Straßeningenieur Piomarta erstellten umgehend einen Kostenvoranschlag für die benötigten Arbeiten und gaben diese ohne Genehmigung vonseiten der Generaldirektion in Auftrag. Die Reparaturen wurden vom Unternehmer Pasquale Roncoroni, welcher die Erhaltung der Straße über hatte, auf dem schnellsten Wege für die Summe von 466,10 Lire ausgeführt.

Die Cantoniera traf ein ähnliches Schicksal wie die Cantoniera „del Bosco“, nur unter umgekehrten Vorzeichen: Beim Rückzug der Österreicher am 6. Juni 1859 wurde sie niedergebrannt. Daraufhin wurde der Platz wegen der abgebrannten Häuser „Case bruciate“, genannt.

Der erste Aufseher dieses Hauses war wieder Pietro Borseri mit seiner Frau Maria Geltrude Clementi. Seine Anwesenheit ist bis 1847 nachgewiesen. Später, um 1860, finden wir einen Cantoniere namens Andrea Pinchetti. Die Einkünfte waren spär-



Josef Gerstmeyer: Die Neuen Bäder von Bormio

wird daraufhin in Schlanders von Dr. Sachsälber „... nicht glücklich behandelt.“

Die Verschanzung war gut gewählt und mit 200 Mann besetzt, der Feind aber in viel gewaltiger Überzahl (2000 Mann). Die Verteidiger bereiteten sich auf den Kampf vor. Der Feind war bereits bis zur ersten Cantoniera vorgedrungen. Auf der vierten Cantoniera luden indessen die Offiziersdiener vorsichtshalber das Gepäck auf die Wagen.[...] weil sie nicht wissen konnten wann sie von diesem Posten zurückweichen müssen – nicht Übel

Das bemerkte der Feldkaplan. Und weiter:

Der General steht mit einer Brigade(!) 5000 M. in Vinsgau, u. hat an diesem unmittelbar bedrohten wichtigsten Punkte nur höchstens 600 M., die jeden Tag in Dienst stehen (1 Tag strenger, 1 leichter Dienst) oft am Nöthigsten Mangel leiden u. wegen Unzulängkt. der Besatzung diesen so unüberwindlichen Posten beim ersten bedeutenden Angriff aufgeben müssen! Und indessen stehet der Rest der Brigade, circa 4000 Mann in Vinsgau dislocirt, wenigst 9 Stund hinter der Angriffslinie, so daß bei einem ernsten Angriffe frühestens in 14 Stunden! Eine namhafte Verstärkung in die Kampflinie eintreten könnte, natürlich fast noch

mehr erschöpft von der Uebersteigung des höchsten Bergpasses, als die Angegriffenen von 14stündigem Kampfe. Und auf dieser ganzen Strecke v. Spondalunga, Sta. Maria bis Prad standen nur drei Schützenkompagnien (Maiser in Trafoi, Schlanderser u. Silzer in Franzens- u. Ferdinandshöhe), eine unbedeutende Unterstützung bei einem Angriffe, u. selbst da konnte die Maiser Kompagnie frühestens in 5 Stunden, die anderen zwei in 2–3 Stunden auf dem Kampfplatz eintreffen. Der Kampfplatz aber war der Art, daß, wenn die erste Linie nur etwas weichen mußte, schon so zu sagen alles verloren war! Ja hatten die Feinde einmal Spondalunga u. Sta. Maria, so war es für alle 4000 Mann rückwärts weit schwerer, sie am Vordringen bis ins Vinsgau zu hindern, als für die 600 M., sie von Heraufdringen bis Sta Maria abzuhalten. [...] All dieses sprach ich mit Major Adjutant Pallang, u. fragte, ob es denn nicht thunlich wäre, daß irgend Jemand dem General in bescheidener Weise aber mit Freimuth Vorstellungen machte. Pallang antwortete: würde ein Mann v. Range des Generals diesem die Sache vorstellen, so dürfte er es wohl beachten. Ein anderer aber, u. unser einer kann nichts sagen, es würde gleich heißen, „was geht es dich an? Schweige, du versteh nicht“. [...] <sup>13</sup>

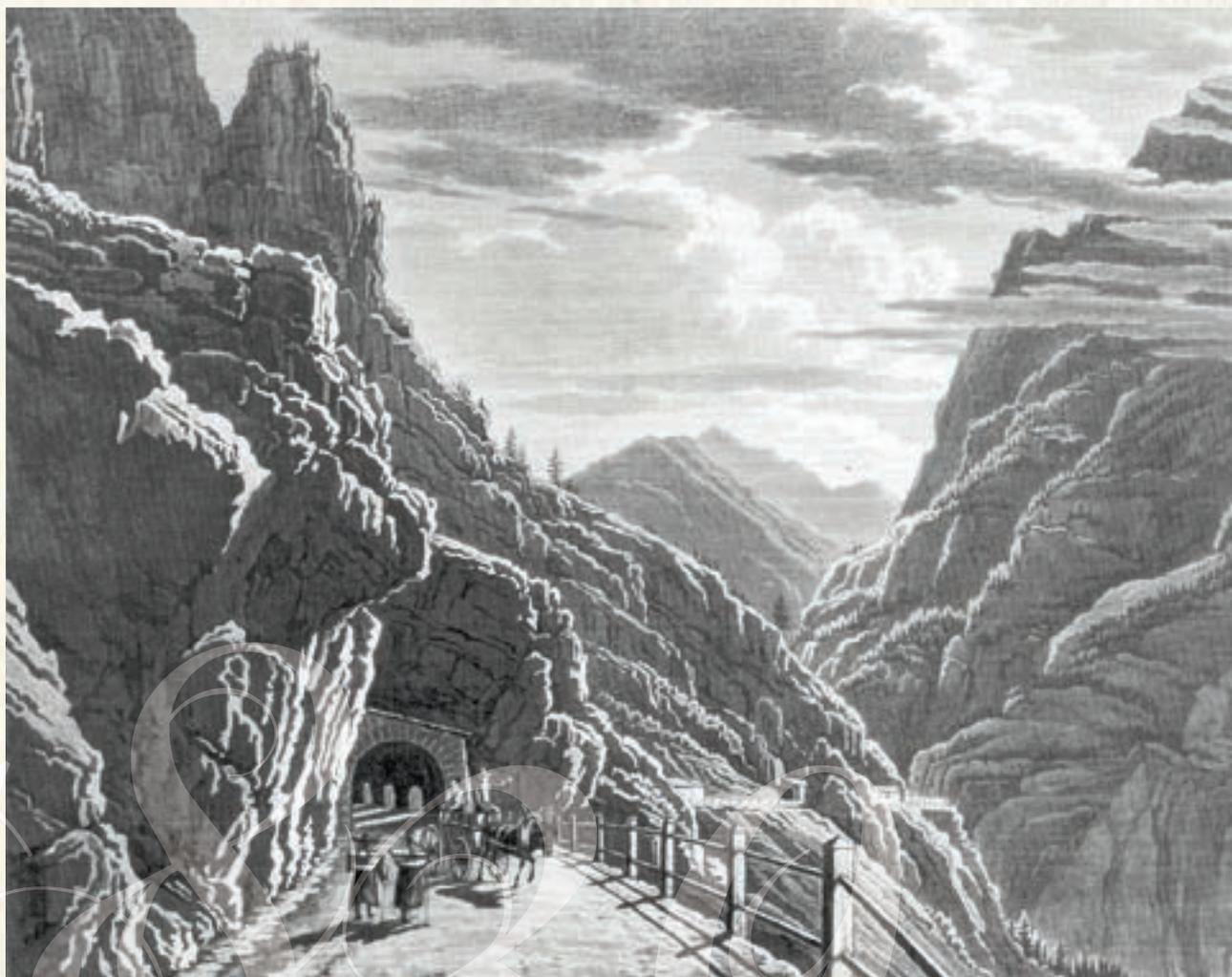
Der zweite Tunnel im „Vallone della Neve“ teils gemauert, teils im Felsen vorgetrieben (1780 m, 165,50 m lang). Der Güterkarren muss den zwei Damen ausweichen. Diese bevorzugen die sichere Bergseite unter den überhängenden Felsen der schwindelerregenden Talseite, im Hintergrund der „Monte delle Scale“ (2520 m) und die „Cime di Plator“ (2900 m). Dem Künstler gelingt es, die Steilheit des Geländes vortrefflich darzustellen, dazu kommen die vorzüglichen Licht- und Schattenspiele einer zum Teil verdeckten Sonne.

di Lombardia, nobile Goffredo di Giuliani. Le duc de Lorge retournant en France. 13. Juni auf seiner Rückreise aus Italien nach Prag beim schlechtesten Wetter Oberstlt. Richter vom Regiment Graf Lilienberg. Albert Freiherr von Stockhausen k. pr. Kammerherr von Malta nach Carlsbad. Dr. Agostino Bertani (Arzt, Freund und Waffengefährte Garibaldi's, dem man später in Mailand ein Monument errichtet hat), per visitar la Germania, Francia e l'Inghilterra.

Max Fürst von Thurn und Taxis aus Regensburg in Bayern. Le comte Math. Wilkorsky écuyer de S. A. f. madame la Grande Duchesse Marie, se rendant en Russie, de Corne. Le comte de Suchtelen général à la suite de S. M. l'empereur de toutes les Russies, de Naples à Petersbourg. Ludwig von Bülow aus Niesky i. d. k. preuß. Ober-Lausitz. Graf Krutinsky Generaladjutant S. M. des Kaisers von Rußland.

## 1839

1. Juni Graf von Eberstein und im Gefolge desselben der Baron von Milritz, der Oberstlt. und Flügeladjutant von Lübeck, der pr. Hof- und Stalljunker v. Girsewald, gehen nach Mailand. Marchese Magliano da Roma Luogotenente. Colonello di Cavalleria di S. M. sarda.





Der teils gemauerte, teils im Felsen vorgetriebene fünfte Tunnel am Rio di Peder (1880 m, 91,80 m lang) im oberen Teil des Dirocamento mit den weiteren Tunnels dahinter: Hier wird die Ware mit Saumtieren übers Joch gebracht. Der Straßenwärter (Rotter) muss die zerstörten Straßenbegrenzungen ausbessern. 5400 stehende Pflöcke (2,8 m hoch und 20 cm stark), verbunden mit doppelten Querbalken von 10 mal 12 Zentimeter Stärke, wurden an den gefährlichsten Abhängen entlang der Straße aufgestellt. Am rechten unteren Bildrand ist über dem Brauliobach der alte Saumweg zu erkennen.

## 1840

24. Februar, Georg Wm. Freiherr von Walterskirchen samt Frau und Diener bei großer Kälte und festem Schnee, kam auf sehr schmalen Fahrgeleise, welches für den Ungewohnten an den Abgründen etwas schauerlich ist. G. Mühlbeck Dr. med. und W. P. Schimper conservateur-directeur von Strasburg, bringt eine botanische Abhandlung, die man ihrer Länge halber nicht wiedergeben kann. Madame de Wallenboorg de Vienne. Mr. et Mme. Wolkoff de Russie, voyageurs courant le monde pour tuer le temps Il principe di Lobkowitz presidente dell'imp. r. Camera aulica per le Zecche e Miniere. Graf zu Pallavicini, Offizier.

## 1841

Ludwig Graf Paar. Felice de Vecchi da Milano in viaggio per l'Impero ottomano e Persia, in compagnia del fratello Biaggio e Gaetano Osculati, welcher schrieb:

Bello è il viaggiar quando si può e si vuole  
Per poter almeno dir: ho visto, ho visto  
Ma al freddo gelo e al cocente sole  
Al mar cruccio, al ciel turbato e tristo,  
A mille rischi il viaggiator pur suole  
Essere esposto; il viso al duolo è misto.  
Chi vuol dunque viaggiar non sia mai senza  
D'oro coraggio astuzia e gran pazienza.

Raffaele Manusardi ex ufficiale della guardia d'onore eli S. M. Maria Luigia. Mr. Jos. Koechlin avec Mme. son épouse de Mulhouse: Mr. l'Abbé Dupanloup et Mr. l'Abbé Simonin de Paris. Mr. Richard Loxdale jun. of Shrewsbury: found it „tarnation cold“. The Hon. and Rev. H. A. Napier, Mr. Lawrence Peel, Mr. Charles Lennox Peel, from Venice to Strasburg. Andrea Appiani pittore, vermutlich ein Sohn des berühmten Malers gleichen Namens.

## 1842

Friedrich Fürst zu Schwarzenberg, Cardinal und Erzbischof zu Salzburg, mit ihm Dr. Maximilian Jarnoczy, Prof. der Theologie zu Salzburg. General de Gemmingen aus Stuttgart. Arciduca Stefano d'Austria il 20 Agosto 1842 mit d'Anders colonello, conte Breda capitano, Graf von Schönborn. Le baron et la baronne de Véance ont été parfaitement content des gens de l'auberge et ne sauraient faire un assez grand éloge de Mr. Luigi Lavezzari Abteilungsingenieur von Bormio). Friedrich Graf von Thun. Eugenia contessa Bolognini Attendolo, nata contessa Vimercati con sua figlia Eugenia d'anni 6, da Milano a Innsbruck. Alfredo principe di Porcia, rimase 20 ore in questa cantoniera trattenuto dalla neve caduta e dalla neve che cadeva!

## 1843

Hy. Chs. Elcock Milan to Munich, had some capital bread and cheese and very fair beer here; fare not ... in this keen region. E. Freiherr von Bülow aus Mecklenburg.

Andrea conte Venier dopo notte burrascosa e nevi e ghiacci di Siberia trovai fuoco amico e ristoro in questo albergo 26 Luglio 1843 venendo da Vienna.

R. Linden k. k. Gubernialrath und Generalpolizei Vicedirector in Mailand. 6. Juli Mr. Chs. Hall of Albions Isle. Mr. V. O. Genoud of fair Helvetia, this far advanced on their route to the holy city, most agreeably surprised at the good fare, cleanliness and best of all: good humor in this aeral region.

**General Feldmarschalllieutenant Freiherr von Fürstenwaerther** (ein hochdekorierter Kommandant) von Mailand nach Wien. Thomas Mac Neece, Dublin going to Como and Courmayeur. Hch. Simon aus Berlin lernte den hohen Styl der Kochkunst in einem prächtigen Bärenbraten kennen, von der hübschen Frau Wirthin auf's beste zubereitet. Jan und Friedeck aus Berlin können Vorstehendes nur bestätigen, denn die allerliebste, hübsche Frau Wirthin verstand es meisterhaft, uns dieselbe Substanz in der Gestalt eines Gensens Eingemachten sehr schmackhaft darzureichen. Jean Paul Friedrich Richter aus Bayreuth bestätigt Obiges. Wie oben: W. Goethe,



come disopra: Carl Macht aus München. Georg Grober und Jos. Waldholt, Studenten aus Padua: auch wir aßen vom Bären, welchen die obigen Herrn mußten als Gemsefleisch verzehren.

Conte Ferdinando di Gonzaga Mantova. Graf Franz von Haller und Gräfin Amal. von Haller geb. Gräfin Desscoffy. Jos. Bapt. Schütz Civilgerichtsrath aus Wien, Andr. Lehl k. k. Rechnungsrath aus Wien den 11. Juli 1843: Allen Wanderern über das Stilfserjoch die herzliche und vortreffliche Aufnahme empfehlend, Mittags addio Elisa Corbetta, suo marito eccellente cuoco. E. H. Dallo: good bread, butter and wine.

## 1844

Trouillet directeur et fondateur du theatre français à Vienne.  
Philip Henry Stanhope, Earl Stanhope.

Der dritte Tunnel (1850 m, 137,30 m lang) zeigt deutlich, wie der anschließend gemauerte Teil des Tunnels unter dem überhängenden Felsen errichtet wurde. In der Ferne die II. Cantoniera mit der darüber aufsteigenden Spondalunga. Die Cantoniera wurde auf dem äußeren Straßenrand erbaut und im Jahre 1859 von österreichischen Soldaten in Brand gesteckt. Hier hat sich der Künstler beim Zeichnen mit seinem Neffen Bantli selbst verewigt.

## 1845

Baron Sina Jud und Grieche aus Wien (sic). Oberst Mengewein k. k. Generalquartiermeisterstab. Le général Soboleff avec sa femme et ses filles le 29 Août. Earl and countess of Avundel and Surrey extremely well satisfied here.

## 1846

Lieutenant colonel du génie au service de S. M. l'empereur de Russie von der Hower de Varsovie à Milan avec sa famille. Julius Prinz zu Schleswig-Holstein und Glücksburg und Johann Prz. z. S. H. Gl. Capitaine von Ompteda. Ferd. Alb. von Fellenberg.

Am 16. August fährt Friedrich August König von Sachsen über den Pass. Er war der Onkel des letzten Königs von Sachsen, der gerne auf dem Stelvio weilte, wo er der Gemsjagd oblag. Derselbe pflegte öfters mit den Knaben des Wirtes zu spielen, die in jenen unwirtlichen Höhen das Licht der Welt erblickt hatten, und als der König einst den einen Jungen auf den Knien schaukelte, sagte er zu Ihm, er sei der Höchstgeborene in europa, worauf der Knabe schüchtern antwortete: Nein König, Sie sind höher geboren als ich. Die ist eine Episode, die die alte Wirtin Herrn Bally mit Freuden 30 Jahre später erzählte.

Graf und Gräfin Bauclissin übernachteten hier und waren mit der freundlichen Aufnahme, dem Kaminfeuer und der Bewirtung sehr zufrieden, Küche und Keller sind hier gleich vorzüglich und der Wirth höchst liebenswürdig. Die Engländer hinterlassen nun immer zahlreichere Bemerkungen und vielfach größere Beschreibungen. Mr. and Mrs. W. H. Owen Wales, England made an excellent luncheon here and found the Mistress very civil and obliging (genoß hier ein ausgezeichnetes Mittagessen und fand die Chefin sehr höflich und zuvorkommend); dahinter schrieb ein Nachfolgender: Hope Mr. and Mrs. Owen were the better for their luncheon, wish them a lesson in geography!

Mr. and Mrs. Fraser Manchester: dined here, good fare, recommend Trafoi as a snug country inn in the midst of sublime scenery and more comfortable quarters than Prad. Mals the inn not clean and bad cooking. Nauders the next stage much better and very clean, Landeck very so so and dirty. Imst clean and civil and very comfortable house, billard table, pianoforte etc. and much better for stopping at than Landeck for those going to Insbruck. (Essen Sie hier, schmeckt köstlich, empfehlen Sie Trafoi als gemüthliches Landgasthaus inmitten einer erhabenen Landschaft und komfortablerer Ort als Prad. Mals das Gasthaus ist nicht sauber und und es wird schlecht gekocht. Nauders die nächste Etappe ist viel besser und sehr sauber, Landeck ist so, so und schmutzig. Imst ist sauber und sehr komfortables bürgerliches Haus, Billardtisch, Pianoforte usw. und viel besser für einen Zwischenstopp als Landeck für alle jene, die nach Insbruck reisen).

Brot, Butter und Betten, mit denen der Engländer, wenn sie gut sind, glücklich ist, werden immer wieder erwähnt und empfohlen; so sagen drei Engländer: recommend the butter at Mals and the beds at a small inn at Ried. The Post has the worst coffee ever made, here the beds are good and the people civil. (Ich empfehle die Butter in Mals und die Betten in einem kleinen Gasthaus in Ried. In der Post genoß ich den schlechtesten Kaffee, den ich je hatte, hier sind die Betten gut und die Leute höflich).

In diesem Sommer finden wir auch einen Bergsteiger: Joh. Dawar, Offizier aus Wien, begleitet von einem Führer aus Bormio, Namens Pietro Betrana, der mein Gepäck trug und den ich Jedermann als Führer in dieser Gegend anempfehle, da er sämtliche Berge bestiegen und sehr guten Willen hat, auch in seinen Forderungen nicht anmaßend ist. Heites k. k. Oberstlt. Generalcommando-adjutant von Mailand nach Verona.

Ein Anonymus schreibt: La Lisa e la Crescenza (eine Angestellte) sono le più buone e simpatiche creature che si possono desiderare alla IV Cant., non voglio tacere del Peppino che è un uomo eccellente e che nell'arte culinaria non ha secondo non solo sulla IV cant, ma dirò nella Lombardia.

Eine englische Gesellschaft schreibt: had a most excellent breakfast; we strongly recommend chamois cutlet; very civil people. Mr. and Mrs. Rooland Venables machen eine längere Schilderung, an deren Schluß es heißt: excellent omelette aux confitures and wild goat cutlets, hinter wel-

ches Menu ein anderer schrieb: What pigs. Il cav. Muletti colonello di stato maggiore sardo. Conte Emanuele Avogadro di Colabiano, generale.

Die Pyramide bei der in Holz ausgeführten Brücke vor dem Tunnel der Bäder (1460 m) bildet für den Künstler einen gelungenen Rahmen für den ersten Blick ins Tal der Adda. An dieser Stelle hätte ein Sperrfort den Einmarsch fremder Truppen nach Tirol verhindern sollen. Der Hirte treibt seine Tiere auf die Weide. An der Straßenbrüstung der Künstler mit seinem Neffen mit ihrem Wanderstock und ein weiterer Reisender, welche diesen Ausblick genießen. Die einzigen Gebäude sind die zwei Kirchen, unten jene von San Gallo und oben jene von San Lorenzo. Am unteren Ende des Tales, nicht sichtbar, befindet sich die Teufelsbrücke „Ponte del Diavolo“.



## 1847

Carl Prinz von Preußen, Carl Prinz zu Hohenlohe-Ingelfingen. Albert Graf Clam Martini aus Böhmen. Earl of Stamford and Warrington. Le comte et la comtesse Woronzow Daschkend avec leur famille le 1–13 Juin de Milan à Insbruck.

Giuseppe Monti und nob. Georgio Melzi von der Mailänder Sternwarte rühmen in schlechtem Deutsch die astronomischen Kenntnisse des Wirtes. Viele Engländer klagen Jahre hindurch über unrichtige Angaben in Murrays Handbuch, da sie vielerorts hineingefallen sind. Lord and Lady Winnington. 6. August I. k. H. Prinzessin Luise von Preußen nebst Gefolge. Eberhard Graf zu Stollberg Wernigerode, Marie Gräfin zu Stollberg Wernigerode geb. Prinzeß Reuß, Bolko Graf zu Stollberg Wernigerode. Mathilde princesse de Hatzfeld née comtesse de Reichenbach et sa famille de Trachenberg en Silésie Prusse vont à Milan le 14 de Août 1847.

Robert Lampel aus F'rieborn in Preußen, Gesandtschafts-Attache der belg. Legation.

Von Roon, von Mannsfeld, von Fabeck, Bismarck-Bohlen. Der k. bayr. Pagenhofmeister Dr. J. G. Müller und der k. bayr. Pagerie Professor A. Hannecker mit 18 Edelknaben S. M. des Königs von Bayern. Lieut. General Sir John W. Guise. Tito Ricordi milanese per la seconda volta, contentissimo d'esser qui stato, 10. Oct. 47 k. k. Oberstlt. Heiter, militair. Stadtcommandant in Como, nach Insbruck, passirte heute das 7. mal das Stiltserjoch.

## 1848

Vom Spätherbst 1847 bis im Sommer 1850 fehlen die Eintragungen, dann finden wir wieder sehr viele Offiziere.

## 1850

13. August 1850 Fürst Karl Schwarzenberg k. k. Feldmarschalllieutenant. Stoikowich Hptm. vom Deutschbanater Grenzregimente N. 12.

## 1851

Gräfin zu Dohna und Döhhaffsstadt, Gräfin Marie von Schwerin aus Ostpreußen den 9. August.

Den Tod des Wirtes finden wir wie folgt im Buche eingezeichnet: Giuseppe Corbetta, custode a questa IV cantoniera, s'alma esalando, spirò il 10 Agosto 1851. Die wackere Wirtin führte dennoch das Gasthaus allein weiter.

Alexander Wögl Oberstlt. vom Kaiser Franz Joseph Regt. N. 1. Die Zahl deutscher Studierender ist nun eine ziemlich große, vielfach aber sind auch Oxford und Cambridge vertreten. Wilhelm Freiherr von Richthofen mit Frau am 4. September 1851 bei herrlichem Wetter. Carolath-Beuthen. Ulrich Freiherr von Hutten-Steckelberg.

## 1852

Jos. Em. Graf von und zu Baworow Baworonsky etc.



## 1853

Der k. k. Feldmarschalllieutenant Baur von Eysseneck mit seiner Gemahlin passirt den Stelvio seit 1829 heute zum 3. mal (11. August). Chr. Mieg fils Mulhouse france avec son épouse venant de la Bernina recommandent à tous les Français leurs compatriotes d'éviter l'hotel des deux tours à Tirano, qui est très sale et où l'on est exploit (empfehlen allen französischen Landsleute, das Hotel due Torri in Tirano zu meiden, welches sehr schmutzig ist und wo man ausgenutzt wird). Fr. von Dauber k. k. Oberstlt. Die nunmehr den Stelvio bereisenden Professoren, Doktoren, Referendaren, Assessoren, Rechtsanwälte, Regierungs-, Justiz- und ungezählte andere Räte, Maler etc. etc. sind sehr zahlreich, jedermann schien über den Stelvio gehen zu wollen; in unserm Buche finden wir vielfach auch die Priester vertreten, sowohl deutsche als italienische.

Die Alten Bäder von Bormio (1460 m), hier stellt Meyer den dörflichen Alltag dar, zwei Urlauberinnen beim Spaziergang, dahinter die Waschweiber und eine weitere Gruppe von Urlaubern: Das Leben spielt sich bei schönem Wetter auf der Straße ab. Die Hänge über den Bädern sind kahl. In der Mitte sieht man die Kirche von San Martino. Über dem Haus mit den zwei Loggien führt der alte Saumweg zum Wormser Joch, während die neue Straße weiter oben vorbeiführt. Am linken Berghang, dem „Monte delle Scale“, erkennt man ebenfalls einen Weg ins Fraelal. Diese Häuser wurden in den Befreiungskriegen hauptsächlich von den Habsburger truppen als Verteidigungsstellung besetzt.

## 1854

Graf Platen. John Robinson, from Pejo baths over corno tré Signori to S. Caterina and Bormio. Mr. and Mrs. Henry Warre: the sunset of the hill to the left of Ferdinandshöhe is equal if not superior to that of the Rigi or Faulhorn.

Franz Stollberg. Sehr oft reiste man damals von Venedig nach Mailand über den Stelvio, wozu es vielleicht eine Woche brauchte, während man über Brescia die ungefähr 280 km lange Strecke viel rascher hätte zurücklegen können. Man geizte eben damals noch nicht so sehr mit der Zeit wie heute, obschon das Sprichwort: „time is money“ längst existierte.

In diesem Jahr dürfte sich auch der Bergsteiger Stephan Steinberger nach seiner Erstbesteigung der Königspitze am 24. August aufgehalten haben.

## 1855

Joh. Maria Farina, Marie Farina, Josephina Farina. Generalmajor Steinmetz mit Frau von Magdeburg. Devouassoud Alexandre (der berühmte Bergführer) guide de Chamounix a passé par un très beau temps avec Mr. Tournay et sa dame, tous deux français.

Ferd. von Dandorff k. k. Oberst. Wiederum Joh. Maria Farina von Cöln, Hochstraße ni. Dahinter schrieb ein anderer: „riechst Du schön.“

## 1856

Principe Rasini. Ratazzi Eugenio colse l'occasione della gita per rilevare colla fotografia N. 6 punti di vista, (vermutlich einer der ersten, die hier oben Bilder aufnahmen). Moritz Freiherr von Bethmann k. preuß. Generalconsul aus Frankfurt. Lord Henry Kerr, Marchioness of Lothian.

Addio per sempre eterne nevi,  
Io discendo alla mia dolce laguna  
Dove ogni grazia, ogni virtù s'aduna.  
(Laura Fietta di Venezia.)

Graf von Guiot du Pontus k. bayr. Generalmajor mit Frau und Tochter aus München

## 1857

Baron Walkey of ... England, his son and two attendants passed the Stelvio, his lordship well satisfied with the accomodation and killed two chamois. J. Barthélémy St. Hilaire Paris. General Scotti Turin. Hugo Prinz von Thurn und Taxis Regensburg. Le docteur Velpeau membre de l'institut et sa famille de Paris allant à Venise.

## 1858

The Marquis of Hastings. J. Feshfield, England, the Hotel at the baths at Bormio is revolting, lasciate ogni speranza voi ch'entrate. (Armer Dante, auch gegen die Wirte hat man dich ausgespielt, schrieb Bally.)

E. de Finfe, France, je conseille aux voyageurs passant le Stelvio de s'arrêter à Sondrio à l'Hotel de la Poste, l'hôtelier est d'une probité sans exemple, quoique originaire d'Italie J'avais oublié chez lui un rouleau d'or, contenant environ sept cents francs. Après mon départ, aussitôt qu'il s'en est aperçu, il a pris la poste pour courir après moi et il m'a rejoint à Bormio, où il m'a restitué la somme intégrale. (Ich rate allen Reisenden, die am Stilsferjoch vorbeikommen, in Sondrio im Hotel de la Poste Halt zu machen. Der Hotelier ist von beispielloser Ehrlichkeit, obwohl ursprünglich aus Italien stammend hatte in seinem Haus eine Goldrolle mit etwa siebenhundert Franken zurückgelassen. Er nahm nach meiner Abreise, sobald er dies bemerkte, die Postkutsche, um mich einzuholen. Mit welcher er mich in Bormio erreichte, und mir den vollen Betrag zurückgab).

C. Hamilton, Her Britannick Majesty's chargé d'affaires in the Grand Duchy of Baden, contentissimo d'esser passato per questa magnifica strada. Abraham Sassoon, S. D. Sasoon, bekannte City-Leute, beide mit Notizen.

# 1859

Oberstlt. Karl Franz Baron Leonhardi; nun nur noch sechs bis acht Offiziere, und am 4. Juni hören die Eintragungen auf.

Bormio, die einst blühende Stadt (1225 m) mit den vielen Türmen der Kirchen und Adelshäuser sowie den großen Scheunen und Lagerräumen: Diese weisen auf eine bedeutende, aber zum Zeitpunkt der Abbildung verloren gegangene Vergangenheit hin. Im Vordergrund die gut besetzte Postkutsche in voller Fahrt zum Joch. Die zweite Kirche von rechts ist jene von San Sebastiano, diese war Ausgangspunkt aller Vermessungen zum Joch, im Hintergrund die „Cima Bianca“ (3012 m) und der „Monte Vallecetta“ (3148 m).



## DER AUTOR



Arthur Gfrei, ehemaliger Eigentümer des ersten am Stilfser Joch erbauten Hotels und einer der besten Kenner der Baugeschichte der Stilfser-Joch-Straße. Nach dem Verkauf des Hotels 1997 machte es sich Gfrei zur Lebensaufgabe, alles über Vorgeschichte, Projekt und Bau der Stilfser-Joch-Straße zu erfahren, zu sammeln und zu sichten. Es folgten Forschungsreisen zu den wichtigsten Archiven. Seine Dokumentation umfasst inzwischen an die 12.000 Seiten, davon 20 Arbeitsordner und 27 Bände zu je 350 Seiten abgelichteter Dokumente. Sie stammen vorwiegend aus den Archiven von Mailand, Sondrio, Bozen, Innsbruck, Wien und verschiedenen Gemeindearchiven.





**Bibliografische Information  
der Deutschen Nationalbibliothek**

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese  
Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie;  
detaillierte bibliografische Daten sind im Internet  
abrufbar: <http://dnb.d-nb.de>

1. Auflage 2023

© Athesia Buch GmbH, Bozen

**Lektorat/Korrektorat:** Markus Perwanger, Bozen

**Design:** Athesia-Tappeiner Verlag

**Druckvorstufe:** Typoplus, Frangart

**Druck:** Athesia Druck, Bozen

**Papier:** Innenteil Gardamatt Ultra, Vorsatz Offset White

Gesamtkatalog unter  
[www.athesia-tappeiner.com](http://www.athesia-tappeiner.com)

Fragen und Hinweise bitte an  
[buchverlag@athesia.it](mailto:buchverlag@athesia.it)

ISBN 978-88-6839-613-8

**Bildbeschreibung Umschlag**

Vorne:

Kolorierter Stich der Kurven beim Tartscher Lahner  
aus dem Werk „Mahlerische Reise auf der neuen  
Kunststraße aus dem Etschthal im Tyrol über das  
Stilfser Joch durch das Veltlin längs dem Comersee  
nach Mailand“ von Johann Jakob Meyer (1831),  
Österreichische Nationalbibliothek

Hinten:

Impressionen der kurvenreichen Stilfser-Joch-Straße  
des Fotografen Stefan Bogner



Eine **schmale Straße, enge Kurven** und ein **großartiges Landschaftspanorama** – alle diese Eigenschaften kennzeichnen die Stilfser-Joch-Straße wie kaum eine andere Alpenstraße. 48 Kehren auf der Nord- und 38 auf der Südrampe, die auf eine Höhe von 2757 Metern führen, machen sie nicht nur zur höchsten Passstraße Italiens und zur zweithöchsten in den Alpen, sondern auch zu einer der kurvigsten und imposantesten Straßen weltweit.

Die Straße kann auf eine lange Geschichte zurückblicken: Zwischen 1820 und 1825 wurde sie in Rekordzeit und unter widrigsten Umständen fertiggestellt. Das Buch behandelt erstmals detailliert ihre Baugeschichte, beginnend mit den ersten Planungen um 1809 unter der bayerischen bzw. französischen Herrschaft in Tirol und im Veltlin. Enthalten sind detaillierte Baupläne, Kostenaufstellungen, Änderungsanträge sowie wichtige Ereignisse während der Planung, der Bauzeit und den ersten Jahren nach der Inbetriebnahme – bis zur Abtrennung der Lombardei von Österreich im Jahre 1866.

# 48



ISBN 978-88-6839-613-8



9 788868 1396138

athesia-tappeiner.com

45 € (I/D/A)