

ARTHUR GFREI

DAS STILFSER JOCH

im 20. Jahrhundert

Die Geschichte eines
spektakulären Alpenpasses

ATHESIA

Inhalt

Ein mutiges Projekt **9**

Mobilität im Wandel **73**

Die touristische Entwicklung **121**

Sporttrends am Gletscher **213**

Personenbeförderung **239**



EINLEITUNG

Ich hatte in meinem Buch „Die Stilsfer-Joch-Straße – wie das Technikwunder in den 1820er-Jahren in Rekordzeit gebaut wurde“, herausgegeben im Jahr 2023, ebenfalls bei Athesia, Bozen, in erster Linie die Geschichte des Straßenbaues geschildert. Dieses handelte von den frühen Übergängen und den Bau- und Planungsphasen unter den Franzosen und Habsburgern und endete mit der Abtrennung der Lombardei vom Habsburger Reich um 1869. Hier versuche ich, eine Zusammenfassung der Ereignisse rund um diesen einmaligen Hochgebirgsübergang bis ans Ende des 20. Jahrhunderts zu erstellen. Ich beziehe mich dabei weniger auf den Straßenbau als vielmehr auf die Entwicklung, die er für das Tal und den Pass gebracht hat.

Von einem Kriminalfall, der die Straße im englischen und französischen Teil Europas bekannt gemacht hat, bis zum Beginn des motorisierten Verkehrs handelt der erste Teil der Schilderung. Die Ereignisse im Ersten Weltkrieg, welche das Gebiet schwer getroffen haben, werden im Zusammenhang mit der Geschichte der Hotels erwähnt. Ein eigenes Kapitel dafür wäre viel zu umfangreich gewesen und hätte den Rahmen des Buches gesprengt. Dazu gibt es auch schon mehrere Veröffentlichungen, die aber eine umfangreiche Recherche mit Einbeziehung der italienischen Schilderungen der Ereignisse dringend benötigten.

Der Neuanfang am Joch unter der faschistischen Regierung Italiens und seine Auswirkungen, der motorisierte Verkehr und der Versuch, diesen unter den Berg zu verlegen, bilden einen weiteren Abschnitt.

Vor allem der Einfluss, welchen der große Gletscher auf die Entwicklung der Hotellerie, den Skilauf und die Mechanisierung hatte, wird in einem weiteren Kapitel geschildert. Dabei habe ich mich in erster Linie nur auf die ersten am Pass errichteten Hotels beschränkt, weil das Buch zu umfangreich geworden wäre. Meine damaligen Nachbarn werden mir dies verzeihen.

Seit ich zwei Jahre alt war, lebte ich während der gesamten Sommersaison ständig am Pass, mit Ausnahme der Schulzeit im Herbst und Frühjahr. Es waren manchmal strenge Sommer, daher bin ich im Oktober auch gerne zur Schule – zuerst nach Schluderns und später nach Bozen – gezogen. Freunde, welche meine Sammlung an Dokumenten kannten und die mein erstes Buch gelesen haben, haben mich zu dieser Veröffentlichung angespornt. Ich habe das von meinen Eltern geerbte Hotel 1997 verkauft und das Joch verlassen. Seit diesem Datum hat sich auf dem Joch viel getan. Es wird die Aufgabe anderer sein, dies zu Papier zu bringen.

Für die Unterstützung und Geduld bedanke ich mich bei meiner Frau Hannelore und den Kindern. Bedanken möchte ich mich bei meinen alten Freunden vom Joch und deren Familien: Mario Dei Cas, Andrea und Beppe Confortola, Giorgio Cresseri, Stefano Zazzi, Günther Werth und Karl Thöni. Ein besonderer Dank für die vielen Unterlagen gilt Rodolfo Ondertoller.

Ein Dankeschön geht auch an die Sponsoren, ohne deren Unterstützung es mir nicht möglich gewesen wäre, das Werk zu veröffentlichen.

Dem Stilsfer Joch und den dort Tätigen wünsche ich viel Erfolg für die zukünftigen Jahre, welche große Umwälzungen bringen werden.



DAS STILL JOCH

im 20. Jahr



Sonnenaufgang



Ein mutiges Projekt

Die Übergänge vor dem
Straßenbau **10**

Der Straßenbau **13**

Der Seelsorger auf der Hochalpe
(Trafoi, 1870) **26**

Der Kriminalfall von 1876 **32**

Die Ländergrenzen am
Stilfser Joch **49**

Wiederherstellungsarbeiten **58**

Die Umbrailstraße **66**

Die Straße nach dem
Ersten Weltkrieg **67**

Die Jahrhundertfeier **69**

DIE ÜBERGÄNGE VOR DEM STRASSENBAU

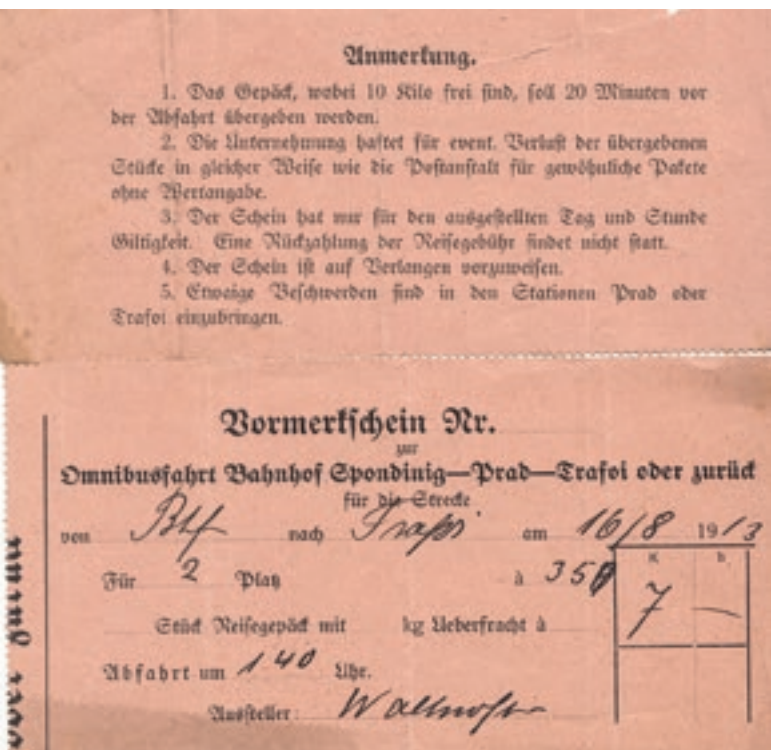
Seit Jahrtausenden überqueren Menschen die majestätischen Alpenpässe, die als lebenswichtige Verbindung für den Warentransport zwischen den Tälern dienten und dienen. Der obere Vinschgau und das Veltlin waren jedoch durch die schroffen Gipfel der Ortlergruppe und der Rätischen Alpen lange Zeit weitgehend voneinander getrennt. Große Gletscher und steile Bergflanken machten die meisten Durchquerungen nahezu unmöglich. Dennoch bestanden im Val Müstair und im Trafoital Wege und Saumpfade, die eine wertvolle Verbindung zum Veltlin herstellten.

Einer der bedeutendsten dieser Wege verlief von Santa Maria Müstair über das Val Mora, das Val Vau und das Cancanotal, überquerte die spektakulären, aus Holz gebauten Hangbrücken der Scale di Fraele, führte weiter ins Val di Dentro und schließlich nach Bormio. Dieser Pfad, als die Via Lunga oder Via Imperiale bekannt, war im Mittelalter und noch früher zu Fuß, mit Saumtieren und zeitweise sogar mit Karren befahrbar. Die Wanderung über diesen historischen Weg nimmt acht Stunden in Anspruch, sein höchster Übergang, der Döss Radond, erreicht eine Höhe von 2234 m. Ein ganzjährig geöffnetes Hospiz auf halber Strecke bot den Reisenden seit dem frühen Mittelalter Zuflucht.

Ein weiterer Pfad, die Via Corta oder der Kurze Weg, startete ebenfalls in Santa Maria Müstair, überquerte den anspruchsvollen Umbrailpass auf 2503 m und führte durch das schroffe Braulio-Tal nach Bormio. Diese Route war nur zu Fuß oder mit Saumtieren und unter erheblichen Schwierigkeiten zu bewältigen. Ein Hospiz auf der Braulio-Ebene bot Sommerreisenden eine dürftige Unterkunft. Der Umbrailpass trug auf der Tiroler Seite den deutschen Namen Wormser Joch, benannt nach der Ortschaft Bormio im Veltlin. Auf der Veltliner Seite wurde er als Passo di Santa Maria bezeichnet und nach dem Bau der Straße war er als Quarta Cantoniera bekannt, benannt nach dem dort im Jahr 1825 errichteten Straßenwärter- und Zollhaus. Ein etwas längerer, aber weniger gefährlicher Weg zweigte vom Umbrailpass in nordwestlicher Richtung über den Forcolapass ins Cancanotal ab.

Der am seltensten genutzte Übergang führte von der Prader Schmelz ins Trafoital und weiter zum Stilfser Joch auf 2757 m. Frühe Aufzeichnungen nannten es das Trafuier Joch, von dem aus man zum Umbrailpass abstieg und dem Pfad aus dem Val Müstair folgte. Der Name Stilfser Joch oder Giogo dello Stelvio wurde dem Hochgebirgspass erst nach dem Straßenbau von den Italienern verliehen, die wie üblich den Namen der nächstgelegenen größeren Ortschaft wählten. Alte Beschreibungen und Dokumente zeigen häufige Verwechslungen dieser Ortsnamen.

Seit dem frühen Mittelalter sind Aufzeichnungen über diese Überquerungen vorhanden. Es wird angenommen, dass bereits Kaiser Karl der Große diese Routen nutzte – er soll auch das Kloster St. Johann in Müstair gegründet haben. Bekannt sind auch große Heereszüge und Überquerungen durch Fürsten und Kaiser, darunter ausführliche Unterlagen über die Reisen von Kaiser Maximilian I. und seiner zweiten Frau Bianca Maria Sforza. Zur Hochzeit im Jahr 1493 reiste Bianca Maria mit einer beeindruckenden Mitgift über den Umbrailpass nach Innsbruck. In den folgenden Jahren durchquerten Maximilian I. und Ludovico Sforza mehrmals den Umbrailpass. In dieser Zeit wurde auch der erste Taxis'sche Postdienst von Augsburg bis Mailand über die Berge eingeführt. Die Wahl der Route hing jeweils von den



Vormerkschein Spondinig–Trafoi



Postfahrplan 1891



Ankunft
der Post
aus Bormio



Lohnkutscherei-Tarife

des

Bahn-Posthotels Hirsch in Neuspondinig

Besitzer: Josef Peer, k. k. Postfahrten-Unternehmer

Allgemeine Bestimmungen:

Die Fahrpreise verstehen sich in Kronen und Hellern ö. W. Im Fahrpreise sind sämtliche Auslagen des Kutschers, wie auch Mast, Vorspanngebühr und das Trinkgeld für den Kutscher inbegriffen.

Die Höchstzahl der Fahrgäste beträgt für einen Viktoriawagen 3 Personen (inkl. Bocksfuß), für einen Landauer 4 Personen und für einen Vierspänner 6—7 Personen. Für Maßnahme mit 8—10 Personen ist ein Zuschlag von 20 Prozent zum Tarife des Vierspanners zu entrichten.

Gegen den Willen des Fahrgastes eine fremde Person auf dem Kutscherbock oder in den Wagen mitzunehmen, ist dem Kutscher untersagt.

Handgepäck, welches sich im Wagen, auf dem Bock oder Magazin unterbringen läßt, ist frei bis zu einem Höchstgewicht von 60 kg beim Viktoriawagen, 100 kg beim Landauer und 180 kg beim Vierspänner.

Bei größerem Gewichte oder außerordentlichem Volumen muß ein Gepäckwagen gestellt werden; der Fahrpreis desselben ist gleich dem des Viktoriawagens.

Die Fahrtdauer für einen Tag beträgt ungefähr 12 Stunden, darin inbegriffen 3 Stunden Futterrast.

Die Fahrstrecke ist für alle Arten von Fahrwerken mit ungefähr 60 km für den Tag begrenzt.

Nach je vier Reisetagen ist der Kutscher berechtigt, einen Rasttag zu verlangen.

Rasttage, insofern sie nicht nach den besonderen Vereinbarungen inbegriffen sind, werden berechnet:

beim Viktoriawagen und Landauer	30 K
beim Vierspänner	50 K

Bei den im Tarife vorgesehenen Fahrten ist für die Rückfahrt des leeren Wagens nichts zu entrichten.

Die Bezahlung der Fahrten hat beim Antritt der Reise im Hotel bar zu erfolgen. Für tadellose Aushilfe derselben sowie Beistellung von erstklassigen Pferde- und Wagenmaterial, verlässlichen und ortskundigen Kutschern hatet das Hotel durch schriftlichen Vertrag.

Wenn die Benützung eines bestellten Lohnfahrwerkes aus was immer für einem Grunde unterbleibt und nicht längstens 3 Stunden vor der Abfahrt abgesagt wird, so ist für den allfälligen Verdienstentgang eine Entschädigung im Betrage von einem Viertel des tarifmäßigen Preises für die Fahrt bis zu jenem Be-

Tarife der Lohnkutscher

— 4 —

Stimmungswerte zu zahlen, für welchen der Wagen aufgenommen worden war.

Ueberechnungen des vorstehenden Tarifes werden von der politischen Behörde I. Instanz nach den Bestimmungen der Ministerial-Verordnung vom 26. September 1907, R.-G.-Bl. Nr. 196, geschaltet.

Dies wird mit folgenden, auf Grund des § 54, Abs. 2 der Gewerbeordnung erlassenen polizeilichen Vorschriften zur allgemeinen Kenntnis gebracht:

- Jeder Kutscher ist verpflichtet, den Tarif, welcher am Schlosse des Wagens und die Adresse des Fahrwerks-Inhabers zu enthalten hat, mit sich zu führen und den Reisenden bei der Aufnahme in einer Fahrt vorzulegen.
- Dem Kutscher ist ein höfliches und anständiges Benehmen den Fahrgästen gegenüber zur Pflicht gemacht und ist insbesondere das Rauchen nur mit Genehmigung des Fahrgastes gestattet.
- Uebertretungen dieser Vorschriften werden wie vorstehend von der politischen Bezirksbehörde bestraft und sind alle Klagen der Fahrgäste gegen den Kutscher direkt bei dieser (k. k. Bezirkshauptmannschaft Schladten) oder bei dem nächsten Gendarmerie-Postkommando oder der nächsten Gemeindevorstellung vorzubringen.

Insofern der vorliegende Tarif Strecken in sich begreift, welche außerhalb des Kronlandes Tirol liegen, hat derselbe keine verpflichtende Kraft und soll lediglich zur Orientierung des Publikums über die ortsüblichen Fahrpreise dienen.

(Reise I.)

Von Spondinig nach Gomagoi-Trail-Stillserjoch

Richtung	in	Viktor. (2-3 Pers.)	Landauer (4 Pers.)	Vierg. (6-7 Pers.)
Nach Pred	2	5	5	10
„ Gomagoi	9	15,40	22	36,80
„ Trail	15	27,50	33	55
„ Trail und retour	15	44	52,20	88
„ Franzenshöhe	22	40,50	66	99
„ Franzenshöhe und retour	22	77	90	165
„ Ferdinandshöhe	29	46	77	132
„ Ferdinandshöhe und retour	29	93,50	110	198

Das Trinkgeld für den Kutscher, die Vorspann- und Mastauslagen bereits in den Tarif eingeschaut

— 7 —

Reise VI (Postkutsch)

Richtung	in	Viktor. (2-3 Pers.)	Landauer (4 Pers.)	Vierg. (6-7 Pers.)
Nach Mala oder Spondinig (2 Tage)	97	121	132	220
„ Sölden-Stelvio-St. Maria-Spondinig		154	167	275
„ Trail-Stelvio-St. Maria oder Mala-Landeck (2-2 1/2 Tage)		200	230	400
„ Sölden-Trail-Stelvio-St. Maria-Mala-Landeck (2 1/2-3 Tage)		250	300	500

Reise VII

Von Spondinig nach Stelvio-Bormio-Bernina-St. Moritz

Richtung	in	Viktor. (2-3 Pers.)	Landauer (4 Pers.)	Vierg. (6-7 Pers.)
Nach IV. Cantoniera	32	70,50	88	132
„ Bormio-Bogal (1 Tag)	48	100	125	200
„ Titano (2 Tage)	92	150	200	350
„ Lepense oder Pontchian	132	200	250	420
„ Pontresina oder St. Moritz (3 Tage)	167	250	300	550
„ Pontresina oder St. Moritz (4 Tage)	174	275	320	500
„ Pontresina oder Maloja (4 Tage)	188	300	350	640
„ Chiavenna	220	320	400	700

Das Trinkgeld für den Kutscher, die Vorspann- und Mastauslagen bereits in den Tarif eingeschaut

Zeit-Tarif

Im der Dauer von mehr als einem Tage, die im Tarife nicht enthalten sind:

Für einen halbgedeckten Viktoriawagen bis zu 3 Personen per Tag 50 K

Für einen Landauer bis zu 4 Personen per Tag 70 K

Für einen Vierspänner bis zu 7 Personen per Tag 125 K

Bei Fahrten in das Ausland, die in den speziellen Tarifen nicht vorgesehen sind, tritt noch ein Teuerungsschlag von 10 Prozent der Fahrpreise ein.

In diesen Tagespreisen sind alle weiteren Gebühren wie oben inbegriffen.



Starke Geräte

Der Schneeflug sollte das Gepäck später nachbringen. Niemand konnte die Gruppe aufhalten, auch wenn alle versicherten, dass der sicherste Platz im Hotel war. Kurz darauf brach eine zweite Gruppe auf.

Daraufhin schickte der Wirt Veri Confortola seinen Sohn Valerio mit dem Unimog und dem Schneeflug und allen vorhandenen Schneeräumgeräten los. Auf die Pritsche wurden die Koffer geladen. Er konnte die Straße ein Stück abfahren. Am Beginn der Braulio-Ebene wurde er von einer Lawine getroffen. Sich mehrmals überschlagend blieb das Fahrzeug unter der Straße liegen. Valerio zog sich erhebliche Verletzungen zu. Die zweite Gruppe kam nur bis zur IV. Cantoniera. Dort gab es nichts zu essen und so kehrten sie unter größten Strapazen mit Hilfe herbeigeeilter Skilehrer auf den Pass zurück.

Als die erste Gruppe weiter ins Tal abfuhr, stürzten auf beiden Seiten des Braulio-Tals immer wieder gewaltige Lawinen herunter. Die Atmosphäre war angespannt, die Gefahr allgegenwärtig.

An der II. Cantoniera mussten sie sich inmitten ohrenbetäubender Lawinenabgänge sammeln. Die Skilehrer, die als Vorfahrer vorausfuhren, hörten plötzlich panischen Schreie von hinten: „Weg, weg, die Lawine!“ Die Lehrer erkannten sofort die Gefahr und stürzten sich halsbrecherisch kerzengerade hinab in Richtung der Braulio-Zentrale, einer kleinen Baracke im Tal, wo zwei Wärter verzweifelt winkten, um die Gruppe zu warnen. Die anderen hinterher.

Geschichte aufarbeiten und dokumentieren. Ebenso sind die Bau- und Erhaltungsarbeiten an der Straße ein eigener Bereich, der in diesem Buch nur angerissen werden kann. In den Archiven von Bozen und Mailand lagern unzählige Akten über die Baugeschichte, wobei leider das dazugehörige Bildmaterial entwendet wurde oder verschwunden ist.

Ein weiteres spannendes Kapitel wäre die Geschichte der Straße über den Umbrailpass, der seit Jahrtausenden als Übergang dient. Wir sind kurz darauf eingegangen. In jüngerer Zeit stehen die Veränderungen durch Gletscherschwund und Klima im Hochgebirge im Fokus.

Gleichzeitig bleibt das Verhältnis der einheimischen Bevölkerung zum Stilfser Joch ambivalent – wie es schon beim Bau der Straße vor 200 Jahren war. Der zunehmende Verkehr, rücksichtslose Raser, aber auch überhebliche Radfahrer verschärfen die Spannungen. Allerdings ist der Verkehr an nicht allzu vielen Tagen überaus stark. Im Vergleich zu anderen Verkehrswegen bleibt das Aufkommen gering. Doch die kurvenreiche Strecke und die engen Dorfpassagen lassen die Situation oft dramatischer erscheinen, als sie tatsächlich ist. Das Chaos auf dem Pass selbst mit seinen zum Teil vernachlässigten Gebäuden, trägt zusätzlich dazu bei. Bereits in den 1980er-Jahren stauten sich die Autos an den „Kurzen Riedn“, den Kehren, Stoßstange an Stoßstange – in der Hoffnung auf eine Überfahrt.

Verbote und Beschränkungen allein werden diese Probleme nicht lösen. Es braucht vielmehr Maßnahmen, die ein respektvolles Miteinander ermöglichen. Nicht nur die grandiose Landschaft und geschichtsträchtige, mitunter morbide Bauten faszinieren die Besucher, es sind auch die zahlreichen Kurven, die viele PS-starke Fahrzeuge anlocken – nicht zuletzt dank der sozialen Medien. Doch ehrlich gesagt: Für viele Fahrer sind diese Kehren, an beiden Seiten des Jochs zählen wir 118, eher eine Plackerei als ein Genuss. Es wäre sinnvoll, Auswüchse zu ordnen – und vielleicht auch eine angemessene Maut zu erheben. So könnte die Strecke entlastet und die Instandhaltung leichter geschultert werden.

Seit Jahren wird über eine Aufwertung der Strecke diskutiert, beispielsweise durch Stellen, die an die große Geschichte der Stilfser-Joch-Straße erinnern und zum Verweilen einladen. Die bisherigen Versuche, etwa beim Straßenstück „Lange Straße“ oder der IV. Cantoniera, sind meines Erachtens nicht schlüssig und gelungen. Neue

Plätze sollten daher mit Bedacht geplant werden. Die bestehenden Straßenwärterhäuser zu erhalten, ist sinnvoll, doch nicht jedes muss zwanghaft belebt werden.

Dasselbe gilt für die zahlreichen Gedenktafeln und Steinstehlen entlang der Strecke und auf den Anhöhen. Anstatt an die Schrecken der Vergangenheit zu erinnern, dürften viele vor allem daran gedacht haben, sich selbst ein Denkmal zu setzen.

Das Stilfser Joch ist ein Ort der Geschichte, der beeindruckenden Natur – und eine einzigartige Herausforderung. Es verbindet nicht nur zwei, sondern sogar drei Volksgruppen und symbolisiert eine Brücke zwischen Kulturen, die eng miteinander verwoben sind. Dieser besondere Ort verdient unseren Respekt und unsere Weitsicht, unabhängig davon, ob wir ihn bereisen oder ob wir uns für seinen Erhalt einsetzen.

Doch die Reise endet nicht am Pass. Sie führt weiter in die Täler, die auf beiden Seiten liegen. Die Bewohner dieser Regionen mögen durch geografische Grenzen getrennt sein, doch ihre Kulturen sind enger miteinander verbunden, als man auf den ersten Blick denken könnte. Machen wir uns auf, diese Täler und ihre Geschichte zu entdecken. Mit jedem Schritt wird auch der Pass selbst an Bedeutung und Wert gewinnen – nicht nur als Bauwerk, sondern als Ort der Begegnung, des Austauschs und der Verbindung.

Arthur Gfrei

Bild S. 262/263:
Das Stilfser Joch mit der Dreisprachenspitze
gegen den Umbrail, 1995





ARCHIVE

Folgende Archive wurden verwendet:

(*) Privatarhiv Arthur Gfrei

ASMi GC. = Archivio di Stato Milano = ASM,

GC. = Genio Civile

ASSO = Archivio di Stato di Sondrio

StABz = Staatsarchiv Bozen

LMST = Landesmuseum Schloss Tirol

LSCDSO = Archivio del Liceo Scientifico Carlo

Donegani Sondrio

CMAVB = Comunità Montana Alta Valtellina Bormio

CSSAV = Centro Studi Storici Alta Valtellina

TLA = Tiroler Landesarchiv Innsbruck

OeStA/KA = Kriegsarchiv Wien

OeStA/HHStA = Haus-, Hof- und Staatsarchiv Wien

ÖNB = Österreichische Nationalbibliothek Wien

ZB = Zentralbibliothek Zürich

Biblioteca Jaura Val Müstair

und weitere

BILDNACHWEIS

Archive

Archivio di Stato di Milano, fondo Genio Civile (ASMi GC.)

S. 51

Athesia-Tappeiner Verlag

S. 92, 258/259, 260, 262/263, 270/271

Centro Studi Storici Alta Valtellina (CSSAV)

S. 13, 15, 18/19

Gemeinde Schlanders, Gebäudekataster

S. 57

Museo Civico di Bormio

S. 48

Museum 14/18 Santa Maria Val Müstair

S. 155

Nationalpark Stilfserjoch

S. 86

Österreichische Nationalbibliothek (ÖNB)

S. 35 (J. Gerstmeyer)

Österreichisches Staatsarchiv

Abteilung Kriegsarchiv Wien (OeStA/KA)

S. 12, 55, Vorsatz vorne, Vorsatz hinten

Staatsarchiv Bozen (StABz)

S. 38, 39, 43, 129 u. (StABz Schlanders)

stock.adobe.com – Pavel

Umschlag vorne

Privatpersonen

M. Dei Cas, Bormio

S. 245 o., 248

Familie Angerer/Thoma, Trafoi

S. 187 u.

Familie Confortola, Bormio

S. 71, 87 u., 89, 107, 208, 210, 211, 215 r., 235 o.l.

Fliri, David, Taufers

S. 77

Gasthof Alpenrose Planttatschas, Santa Maria Val Müstair

S. 66, 144

Gfrei, Arthur, Schlanders

S. 8/9, 11, 20, 21, 23, 25, 27, 28, 30, 32, 33, 34, 37, 40, 42, 45, 46, 50, 52/53, 64, 65, 67, 68, 69, 72/73, 74, 75, 80, 81 r./u., 91 u., 93, 94, 102, 103, 104, 105, 106, 113, 115, 117, 118 u., 120, 120/121, 122, 123, 124, 126, 128, 129 o., 131, 132, 134, 135, 137, 138 u., 140, 142 o., 143, 145, 146, 147, 148 o., 149, 150, 151, 152 u., 154, 156, 157, 158, 159, 160, 162, 163, 164, 167, 168, 169, 170, 172, 173, 174 u.l./u.r., 175, 176, 177, 180, 181, 182, 184, 185, 186 o./m./u.l., 187 o., 188, 189, 191, 192, 193 l., 194, 197, 198, 200 l., 201, 202, 203, 204, 207, 209, 212, 212/213, 215 l., 216 u., 217, 218, 220, 221, 223, 225, 227, 228, 232, 233, 234, 235 o.r./u., 236/237, 238/239 u., 241, 247, 249, 250, 252, 254, 257, 269

Kaserer, Walter, Prad am Stilfser Joch

S. 138 o.

König, Heinz, Wien

S. 148 u. (Künstler M. Poosch), 153 o. (Künstler M. Poosch), 206

Lempruch, Freiherr von

S. 141, 142 u., 152 o., 153 u., 240, 243

Ondertoller, Rodolfo, Bormio

S. 79, 81 l., 88, 127, 174 o., 186 u.r., 195 o., 199, 216 o., 226, 229, 230 o., 238/239 o., 244, 245 u., 251, 253

Peer, Ilse, Spondinig

S. 76

Thöni, Hans, Eys

S. 101

Thöni, Karl, Trafoi

S. 8

Zappa, Nino, Bormio

S. 195 u., 219

Zullian, Aldo, Bormio

S. 200 r.

Publikationen

Allgemeine Bauzeitung, Heft 2, 1910

S. 61, 62, 63

Automobile Club di Milano, estate 1932 X

Umschlag hinten

Bollettino CAI Bergamo, 01.1930 und 07.1930

S. 193 r.

Casa editrice d'arte Bestetti e Tumminelli, Milano:

Panorami di guerra

S. 230 u.

Das Buch für alle, Heft 2

S. 6

Das Fahrrad Magazin, Allgemeine Automobilzeitung,
21.12.1902

S. 91 o.

Der Tiroler, 03.09.1906

S. 96

Domenica del Corriere, 1953

S. 87 o.

Französische Zeitung, 1902

S. 99

Fremdenzeitung, 1898

S. 82

L'evènement illustré, Mai 1915, Nr. 13

S. 72

Magrin, Giuseppe/Peretti, Giovanni: Battaglia
per la Trafoier

S. 242

Nevesport

S. 224

Tajani, Filippo: Il nuovo Valico Ferroviario dello
Stelvio

S. 109, 110, 111, 116, 118 o.

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.

Bild S. 270/271:
Vom Ortler bis zum Stilfser Joch





**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 2025

© Athesia Buch GmbH, Bozen

Weinbergweg 7

I-39100 Bozen

buchverlag@athesia.it

Lektorat Markus Perwanger, Bozen

Korrektorat: Kathrin Kötz, Auer

Design: Athesia-Tappeiner Verlag

Druckvorstufe: Typoplus, Frangart

Druck: Florjančič, Maribor

Papier: Innenteil Gardamatt Ultra, Vorsatz Magno Natural

Gesamtkatalog unter

www.athesia-tappeiner.com

ISBN 978-88-6839-861-3

Bildbeschreibung

Umschlag vorne:

Die kurvenreiche Stilsfer-Joch-Straße,

Foto: stock.adobe.com – Pavel

Umschlag hinten:

Automobile Club di Milano, estate 1932 X

Vorsatz vorne:

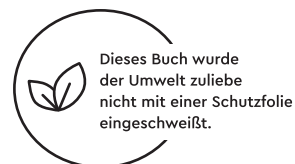
Francesco De Dominici, Längsplan von Bormio

bis Prader Schmelz, 1925

Vorsatz hinten:

Plan erstellt von Hauptmann Leopold von Vitzthum

nach der Winter-Kontrollreise von 1826



Die Stilfser-Joch-Straße feiert 2025 ihr 200-jähriges Bestehen. Mit 48 Kehren auf der Nordrampe und 38 auf der Südrampe schraubt sie sich auf 2757 Meter hinauf. Doch sie ist mehr als ein Meisterwerk der Ingenieurskunst – sie erzählt von politischem, gesellschaftlichem und wirtschaftlichem Wandel.

Der Autor führt die Leserinnen und Leser durch zwei Jahrhunderte bewegter Geschichte: vom Ersten Weltkrieg, als das Joch hart umkämpft war, über seine Symbolkraft im Zweiten Weltkrieg unter faschistischer Herrschaft bis zur touristischen Entwicklung, bei der sogar ein Mordfall eine Rolle spielte. Er schildert die Geschichte der ersten Hotels, aus einer Zeit, als Reisende noch mit Pferdekutschen ankamen, bevor der motorisierte Verkehr sie ablöste, und davon, wie der einst bis zum Pass reichende Gletscher zur Wiege des Sommerskilaufs wurde. Sportveranstaltungen wie die Coppa delle Alpi, das Stilfser-Joch-Rennen, die Staffetta dello Stelvio und viele Radrennen trieben den Aufschwung voran. Ob Sommerskilauf, nie realisierte Tunnelprojekte, die Wasserversorgung oder die Schneeräumung – **dieses Buch erweckt die faszinierende Geschichte des Stilfser Jochs mit vielen Details und Bildern zum Leben.**

48



ISBN 978-88-6839-861-3



athesia-tappeiner.com

39 € (I/D/A)