

bar eine tiefere Felsspalte füllend. Die östliche Hälfte der Nordostmauer des Schiffes, die linke Seite des Chorbogens und die Westecke des Schiffes stehen auf geglättetem, von Gletschern geschliffenen Fels. Anstehender Fels auch unter der Bodenfläche der nordwestlichen Chorbälfte (Abb. 4, 7, Planbeilage 3, 4). Die erwähnte lose Steinpackung und die Westecke des Schiffes waren mit Weisskalk stark verunreinigt. Die Westecke des Schiffes glich einer Weisskalkgrube. Jedenfalls lagerte in diesem Bereich, wie dicke Kalkkrusten dartun, Weisskalk. Bei der Reinigung des Befundes erkannten wir in den Lagen der Schottersteine bauliche Vorkehrungen: die plattigen Steine waren 2.70 m nordwestlich des Chorbogens, den Mittelgang des Schiffes vorzeichnend, zu niedrigen Mauern mit nur einer Mauerkante geschichtet. Besonders in der südwestlichen Hälfte des Schiffes erkannte man die Absicht der Bauleute recht gut. An der Südwestmauer (624.41) des Kirchenschiffes ansetzend, zog die Trockenmauer mit ihrer chorseitigen Mauerkante 2.10 m gegen die Schiffmitte hin und bog dann rechtwinklig gegen das Hauptportal ab (624.46), wo die Steinlagen auf dem erwähnten anstehenden Fels ausliefen. Ein ähnliches Bild bot die nordöstliche Schiffhälfte (Planbeilage 2, Abb. 4). Hier war die chorseitige Mauerflucht leicht gestört, während die dem Mittelgang zugekehrte Mauerkante auf einer Länge von 4.00 m in zwei kräftigen Steinlagen gut erkennbar gegen den Haupteingang zu auslief. Mit den Aussenmauern des Schiffes erhielten wir so zwei 2.10 m breite und ca. 4.00 m lange rechteckige Ummauerungen, die mit rohen Schroppen und Gesteinsmaterial hinterfüllt waren.

Anfänglich glaubten wir, in diesen Befunden mögliche Vorgängerbauten aufgefunden zu haben. Dies aber traf eindeutig nicht zu. Vielmehr dienten die hinterfüllten Steinsetzungen zur Verlegung von Brettern und Balken für die beiden Bankreihen. Die von den Felspartien gerahmte Mulde im Kapellengrundriss, ausgefüllt mit nassem Lehm, sollte durch diese Vorkehrungen zur Aufnahme der Bankreihen bereitgestellt werden. In der Tat konnte Wasser von Südwesten her in die Mitte des Schiffes einsickern. Nicht zufällig durchstiess deshalb ein aus Trockenmauerwerk erstellter kleiner Kanal von Südwesten her das hintere Drittel des Schiffgrundrisses. Die rohen gebrochenen Platten bildeten hier einen Kanal von 15/20 cm Höhe und 25 cm Breite. Besonders im Mittelgang war der Kanal gut erhalten. Eine Fortsetzung dieser Entwässerungsanlage unter der Nordostmauer des Schiffes fanden wir nicht. Das Ganze