Die Dokumentation beschreibt auch Objekte (Strecken, Linienführungen, Abschnitte), welche nur noch wenig oder keine historische Wegsubstanz enthalten. Diese sind in der Inventarkarte als graue Linien dargestellt. Sie sind historische Verkehrswege von nationaler Bedeutung, sind aber nicht Teil des Bundesinventars (Art. 3 VIVS).

Strecke GR 65 *Zernez - Sta. Maria (- Glurns / - Bormio); Ofenpass*
Linienführung 10 *Kunststrasse*
Landeskarte *1218, 1219, 1239*

GESCHICHTE

Stand Januar 2001 / Hj

Die 40 km lange Strasse über den Ofenpass – auch Ofenbergstrasse genannt – wurde 1870-72 gebaut. Von Zernez bis Tschierv war sie 3.6 m breit, von Tschierv bis Münster 4.2 m; sie kostete rund 400000 Franken (ZUSAMMENSTELLUNG 1932: 14). 1922 fuhr erstmals ein Postauto über den Ofenpass, 1927 gab es eine Verbindung von Zernez über den Ofenpass bis zum Stilfserjoch (PINÖSCH 1983: 85). 1934/35 eröffnete die PTT den Ganzjahresbetrieb Zernez - Müstair, die Kosten für die Offenhaltung des Passes musste bis 1945 die Post übernehmen (PINÖSCH 1983: 87). Das Berggasthaus auf Süsom Givè wurde 1935/36 gebaut und 1944 nach einem Brand wieder aufgebaut (PINÖSCH 1983: 88). 1898–1900 wurde die Strasse über den Umbrailpass mit Anschluss an die Stelviostrasse gebaut.
Wie damals üblich, baute man äusserst sparsam auf zwei Lagen – einer 20 cm dicken gröberen Gesteinsschüttung und einer 10 cm dicken Kiesschicht. Nur bei unsicherem Untergrund wurde ein eigentliches Steinbett angelegt. Die Stütz- und Futtermauern waren aus einfachem Trockenmauerwerk, ein Holzzaun schützte bei Steilabfällen.
1895 befasste sich ein Komitee mit dem Projekt einer Engadin – Orientbahn über den Ofenpass. Über Mals, Meran und Bozen sollte sie Anschluss an die Brennerlinie haben. Dafür wurde ein detaillierter Übersichtsplan gezeichnet. Die Idee wurde 1906 wieder aufgenommen, aus finanziellen Gründen, wegen dem Ersten Weltkrieg und den Verhandlungen um die Bahnverbindung Scuol-Pfunds aber nicht verwirklicht (GOTTSCHALK 1994: 24ff.).
Im 20. Jahrhundert erfuhr die Strasse mannigfache Änderungen. Zum einen waren dies Anpassungen an den zunehmenden Verkehr, zum andern Schutzmassnahmen gegen Naturgefahren, vor allem Lawinengalerien.
Für die Kunststrasse wurde eine neue Linienführung gewählt. Sie wird deutlich aus dem Vergleich der OMB TK XV/11 1847, XV/12 1849 bzw. XV/16 1848 und den entsprechenden Blättern des TA 424 Zernez 1877, 425 Scarl 1878 und 429 St. Maria 1878. Die einschneidendsten Änderungen auf der Nordseite finden sich zwischen Suot Pisch und Champsech, von Ova Spin bis Il Fuorn, wo die Strasse nicht mehr über Champlönch führte, sowie von Buffalora bis auf die Passhöhe. Auch nach der Passhöhe wurde fast durchwegs ein neues Trassee angelegt. Die markantesten Abweichungen kamen zwischen der Passhöhe und den Kehren von Ils Bügls und bei der Linienwahl durch den Palü dals Lais zu Stande (vgl. auch GR 65.10).

Historische Lawinengalerie oberhalb Zernez. (Archiv Museum Chasa Jaura, in:GOTTSCHALK 1994: 109).
Abb. 1



Die Pferdepost bei Tschierv um 1925. (Archiv Museum Chasa Jaura, in: GOTTSCHALK 1994: 65).
Abb. 2



Die Pferdepost auf der Südseite des Ofenpasses mit dem traditionellen Holzzaun (Eidg. Archiv für Denkmalpflege; in: GOTTSCHALK 1994: 158).
Abb. 3



GELÄNDE *Aufnahme 1. August 2000 / Hj*

Betrachtet man die Ofenpassstrasse als Ganzes, kann man durchaus Elemente des traditionellen Strassenbaus erkennen. Dazu zählen gemörtelte Bruch- und Quadersteinmauern, Felsböschungen, Holzzäune, Kilometersteine und einige Trockensteinmauern, die vermutlich aus dem 19. Jahrhundert stammen. Speziell bei den (gemörtelten) Mauern handelt es sich aber mehrheitlich um jüngere Bauten, die nichts mehr mit der originalen Kunststrasse zu tun haben. Dies betrifft auch die Galerien, welche gegen die Lawinen errichtet werden mussten. Die Galerie im Val da Barcli wurde 1957 gebaut. Die Brücken wurden entweder ersetzt – wie über die Ova da Laschadura – oder ausgebaut. In flacheren, topographisch unproblematischen Gebieten wie zwischen Il Fuorn und Buffalora findet man keine Bauten, ausser einigen vereinzelten Dämmen.
Die ganze Strasse – mit Ausnahme des Abschnitts vor Fuldera – ist asphaltiert.

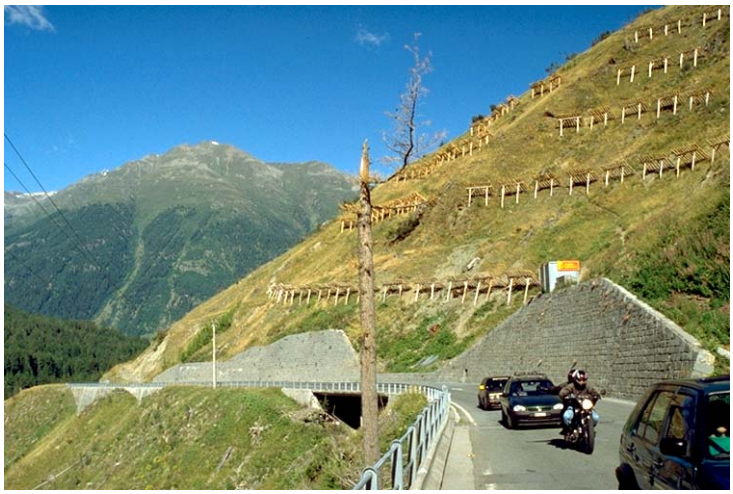
Die Kunststrasse folgt in Zernez dem Verlauf des Passwegs.
Abb. 4 (Hj, 24. 7. 2001)



Aufgelassene gemörtelte Steinbogenbrücke mit Bossenquadern über die Ova da Laschadura. Die Fahrbahn ist 4 m breit und geschottert.
Abb. 5 (Hj, 1. 8. 2000)



Neuere gemörtelte Quadersteinmauern oberhalb Zernez. Die Strasse weist hier kaum noch traditionelle Elemente auf.
Abb. 6 (Hj, 1. 8. 2000)



Mächtige berg- und talseitige gemörtelte Stützmauern unterhalb Ova Spin.
Abb. 7 (Hj, 24. 7. 2001)



Schnurgerader Verlauf der Ofenpassstrasse in der Lingia Lungia.
Abb. 8 (Hj, 24. 7. 2001)



Trockenmauer und Bündnerzaun der Kunststrasse bei Chant da Stabelchod.
Abb. 9 (Hj, 24. 7. 2001)



Die Passhöhe. Links zweigt der Weg ab in die Ebene von Buffalora.
Abb. 10 (Hj, 25. 7. 2001)



Bei Ils Bügls auf der Südseite des Ofenpasses ist eine ältere, nicht asphaltierte Kehre der Kunststrasse erhalten.
Abb. 11 (Hj, 25. 7. 2001)



—— Ende des Beschriebs ——