

Strecke GR 31 (Tiefencastel-) Bivio - Silvaplana -/ Sils; Julierpass
Linienführung 2 Kunststrasse
Landeskarte 1256, 1257

GESCHICHTE *Stand Januar 1996 / Hj*

Die Route von Nordbünden ins Engadin und Bergell wurde später als die Untere Strasse ausgebaut. Entscheidend war schliesslich ein grosser politischer Druck der sich benachteiligt fühlenden Talschaften sowie das Hochwasser von 1834, das die Kommerzialstrassen über Splügen und Bernardin für längere Zeit unterbrach. Hauptsächlich aus topographischen und (wiederum) politischen Gründen wurden Julier und Maloja dem ursprünglich wichtigeren Septimer vorgezogen, der aber das Engadin nicht berührte.

War die Deutsche Strasse noch hauptsächlich vom Dreibündenstaat und die Untere Strasse mit massgeblicher Hilfe von Privaten und ausländischen Mächten gebaut worden, so trat bei der Oberen Strasse der Kanton als alleiniger Bauherr auf. Die Fertigstellung erfolgte etappenweise: Bereits von 1820 - 1826 datiert der Passabschnitt von Bivio bis Silvaplana, von 1827 - 28 derjenige von Silvaplana bis Casaccia. Die langen Zufahrtswege folgten erst später (siehe GR 27.10). Doch schon wenige Jahre nach dem Bau der Passstrasse wurden an der Linienführung verschiedene Änderungen vorgenommen, weil die Anlage mit ihren engen Kehren den Anforderungen der Postkutschen nicht genügte (siehe GR 31.3.1 – 31.3.4). Diese frühen Korrekturen scheinen die Aussagen von EBEL zu bestätigen, wonach die Kommerzialstrasse mindestens teilweise einem älteren Wegtrasseee folgte: "... dass über den Julier eine uralte, seit 1823 verbesserte und für kleine Wagen brauchbar gemachte Alpen-Str. führt, die nunmehr durch den Bau der oberen Bergstrasse, welche v. Chur durch Oberhalbstein nach dem Bergell führt, zur Commerzialstrasse erhoben, u. deshalb wesentlich erweitert wird" (EBEL, zit. in ZORTEA 1987: 486/87). Im 20. Jahrhundert lassen sich zwei grosse Ausbauphasen unterscheiden: die Zeit von 1935-40, als die Strasse an die Erfordernisse des Autoverkehrs angepasst wurde (grössere Kurvenradien, Verbreiterung von Strasse und Wendeplatten, Verstärkung von Brücken, Stütz- und Wandmauern und Untergrund sowie Asphaltbelag) sowie der gegenwärtige Ausbau, mit welchem man den stetig steigenden Ansprüchen (neben dem dichten Personenverkehr auch Reisedcars und Schwerverkehr) begegnen will.

Eine Unklarheit bezüglich Linienführung besteht oberhalb Silvaplana. PLANTA (1986: 46) ist der Meinung, dass die Fahrstrasse von Stüerta Granda ähnlich dem LK-Weg (LK 1257 St.Moritz 1991) nach Silvaplana führte und nicht weit nach Norden ausholte wie die heutige Passstrasse. Dafür gibt es in den Plänen von LA NICCA (1936) allerdings keinen Beleg, obwohl diese Pläne die früheren Linienführungen und späteren Korrekturen an andern Stellen (z.B. La Veduta) detailliert darstellen.

GELÄNDE *Aufnahme 7. Juli 1987 / Heg, Hj*

Die Julierstrasse hat durch den Ausbau in den dreissiger Jahren den Grossteil der Bausubstanz von 1820 – 1826 verloren. Die Linienführung zwischen Bivio und der Alp Güglia wurde an mehreren Stellen korrigiert (siehe GR 31.3.1). Mit dem gegenwärtigen Ausbau, welcher der steigenden Belastung durch den Waren- und Personentransport gerecht werden möchte, verschwinden wohl die letzten Zeugen des traditionellen Strassenbaus. Andererseits bemüht man sich heute durch Vormauern, den Anschein von traditioneller Bauweise zu vermitteln.

*Die Julierstrasse oberhalb von Bivio. Die langen Strassenstücke vor und nach der Kurve sind eine Korrektur von 1845/46. Die zwanzig Jahre früher gebaute Linie ist links vom Strommasten als Zick-Zack-Linie erkennbar.
Abb. 1 (Hj, 6. 10. 1995)*



*Die Juliabrücke bei Bivio wurde während der Korrektur von 1858 gebaut und später verbreitert.
Abb. 2 (Heg, 6. 7. 1987)*



In den dreissiger Jahren des 20. Jahrhunderts wurden vor allem die für die Pferdefuhrwerke entworfenen Wendeplatten verbreitert, überhöht und in ihrer Steigung verringert. An manchen Stellen sind noch Reste der alten Konstruktion sichtbar.
Abb. 3 (Heg, 6. 7. 1987)



Der heute grasüberwachsene Dammweg wurde bereits 1844 – also nur 20 Jahre nach seinem Bau – wieder aufgegeben.
Abb. 4 (Heg, 6. 7. 1987)



Zwei alte Fluchthäuschen auf der Julier-Südseite mit Nottelefon.
Abb. 5 (Heg, 6. 7. 1987)



*Neue, vorgemauerte Stützmauer bei
Capalotta – ein Versuch, von der reinen
Betonmauer wegzukommen.
Abb. 6 (Hj, 9. 10. 1995)*



— Ende des Beschriebs —