

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

GESCHICHTE *Stand April 1995 / Hj*

Die Strecke ist Teil der Oberen Strasse, einer der zwei wichtigsten Bündner Transitrouten. In Bivio teilt sich die von Chur über Tiefencastel führende Obere Strasse über die Pässe Septimer (GR 29) und Julier. Während man über den Septimerpass direkt auf die Alpensüdseite ins Bergell gelangt, führt der Julier vorerst ins Engadin; für die Weiterreise ins Bergell und nach Italien steht noch der Abstieg über den Malojapass (GR 33) bevor, durchs Engadin setzen sich die Strecken GR 59, GR 57.

Bivio (lateinisch: Scheideweg) als Ausgangsstation für die zwei Pässe dürfte über Jahrhunderte einige Bedeutung für den Transitverkehr gehabt haben, auch wenn aus römischer Zeit im Ort selber keine Funde vorliegen. Bivio wird bereits im karolingischen Urbar von 831 erwähnt. Für die Säumer blieb Bivio noch über Jahrhunderte ein wichtiger Etappenort. Im 16. Jahrhundert bemerkte CAMPELL (1851: 51) zu Bivio: "Deutsch heisst es Stalla, wegen der häufigen Einkehr der Säumer" und auch im 18. Jahrhundert scheint einiges an Betrieb geherrscht zu haben, wie SERERHARD (1994: 86) berichtet: " Daher dieses Bivio oder Stalla, so gering schätzig es sonst wurde gehalten werden, desto mehr aestimiert werden muss, wegen der ziemlich grossen Niederlaag der Durchreisenden an diesem Ort". Im 19. Jahrhundert stand Bivio vor einer neuen Situation: Über den Julier wurde für die Pferdepost eine Kunststrasse gebaut und der Septimer geriet in Vergessenheit.

Den Endpunkt der Strecke zu definieren, ist in diesem Fall nicht ganz einfach, da dieser im Lauf der Jahrhunderte gewechselt haben dürfte: In römischer, vielleicht auch noch in frühmittelalterlicher Zeit war dies vermutlich Sils, im Mittelalter und in der Neuzeit mit Sicherheit Silvaplana. Von Sils werden im Urbar des Reichsgutes aus der Mitte des 9. Jahrhunderts die Zinsen von einem Heuspeicher genannt ("de stabulo Silles" KDMGR 1940: III/404 und SCHNYDER 1973: 11). Aus römischer oder frühmittelalterlicher Zeit fehlen archäologische Zeugnisse. Die Definition von Sils als Streckenendpunkt beruht somit auf dem Geländebefund, verlief doch der vielleicht früheste Weg nördlich von Sils-Baselgia, sowie auf dem Hinweis vom Heuspeicher aus dem Frühmittelalter.

Auch in Silvaplana schliesst Rageth eine römische Besiedlung aus: "Das Fehlen jeglicher römischer Funde und Befunde im Bereiche des Dorfkerns von Silvaplana (Evangelische Kirche) spricht unseres Erachtens vielmehr dafür, dass die Hypothese Plantas stimmen könnte, wonach die römische Strasse vom römischen Julierpassheiligtum aus eben nicht nach Silvaplana hinunter verlief, sondern vom Vallunbach aus über Fratta allmählich nach Plaun Grand hinunter führte, indem „Silvaplana“ weitgehend umgangen wurde" (HEGLAND, RAGETH, GRIMM 1992: 224). Silvaplana wurde im Mittelalter zum Zentrum des Transportverbandes (Port) für den Talabschnitt zwischen St. Moritz und Maloja, was von Sils immer wieder angefochten wurde (ebd. 1940: 413f.). Die Port war

nicht nur für den Verkehr über den Julier zuständig, sondern auch für den beträchtlichen Verkehr durch das Engadin.

Für die Wegforschung haben diese wechselnden Zielorte insofern Bedeutung, als sich dadurch auf der Juliersüdseite zwei verschiedene Routen ergaben: Die römische Linie führte laut PLANTA (1986: 28ff.) vom Muot dal Sablun an auf der rechten Talseite über Fratta und Plaun Grand nach Sils hinunter, was aufgrund der Wegrelikte einleuchtet. CAMPELL beschreibt im 16. Jahrhundert eine Linie von Sils auf den Julierpass, welche diesem Wegverlauf entspricht: "Unweit der Punt d'ön, welche von Sils auf die Landstrasse hinüberführt, erblickt man die deutlichsten Anzeichen einer ehemaligen sehr alten und stark betretenen Strasse, welche mit hartem, tief in die Erde reichendem Gestein gepflastert, in gelinder Steigung vom Maloja weg an der linken Bergseite hinführt, bis sie ob Silvaplana in den Bergpass des Juliers einmündet" (CAMPELL 1851: 66). Der mittelalterliche Weg führte vermutlich wie die heutige Passstrasse auf der linken Talseite nach Silvaplana, allerdings auf anderem Trassee. Silvaplana hat sich ja erst etwa ab dem 13. Jahrhundert im Gebiet des "ebenen Waldes" [wörtlich „Silva-plana“] als Siedlung entwickelt (BUNDI 1989: 181).

Für die römische Epoche ist die Linie durch das Oberhalbstein und über den Julierpass zweifelsfrei belegt, wie man aus der Zusammenstellung von RAGETH (1979: 118) sieht:

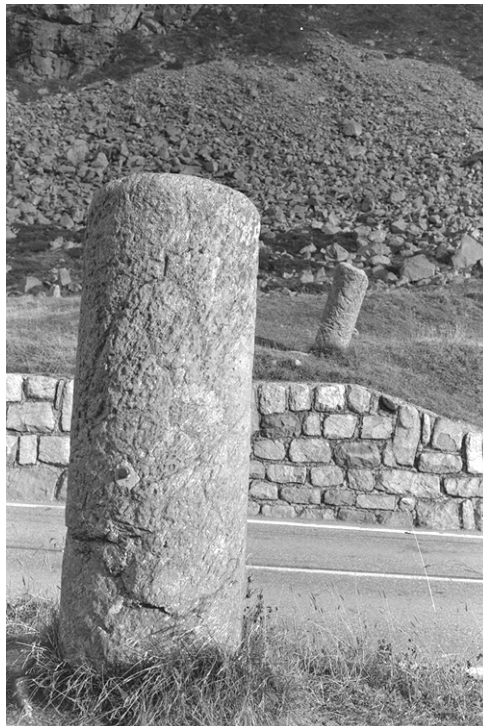
- Seit 1935 ist ein römisches Passheiligtum auf dem Julier bekannt (ausser den schon im 16. Jahrhundert beschriebenen Säulen fand man auch eine grosse Anzahl römischer Münzen, das Fragment einer Inschriftplatte, Fragmente von Marmorplatten, zwei Bruchstücke einer lebensgrossen Steinstatue sowie eine Anzahl Keramikfragmente)
- Radspuren auf dem Julier bei La Veduta
- Die Station Tinetio aus Itinerarium Antonini entspricht Tinizong im Oberhalbstein
- Römische Münzfunde in Savognin
- Die spätrömische turmartige Anlage Motta Vallac und spätrömische Münzen nördlich Salouf
- Römische Mauerreste und eine Kulturschicht mit römischer Fibel und Keramik sowie ein spätrömisches Grab 200 m oberhalb Mon
- Verschiedene römische Funde in Riom, vermutlich Reste von mehreren römischen Gebäuden (1. - 4. Jahrhundert bewohnt)
- Spätrömische Münze in Stierva
- Römische Keramik, Münzen und Hufschuh in Tiefencastel

Die lange Zeit bekanntesten Zeugen römischer Präsenz waren die Säulen auf der Julierpasshöhe. Sie sind bereits im 14. Jahrhundert erwähnt und bleiben in der Folge das Lieblingsthema der Passreisenden und Forscher: In einer Urkunde von 1396 erscheint bei einer Grenzbreschreibung erstmals "der Marmelstein uff dem Julienberg" (JHGG 1882: 6, zit. in KDMGR 1940: III/227). Um die Mitte des 16. Jahrhunderts schrieb Tschudi: "zuo oberst uff der höhe Julien ist etwa ein grosse steinin sul gestanden, ist yetz umbgefallen, und entzwey zerbrochen, ligend die stuck noch da, villycht vor zyten durch ein keyser, oder sinen landpfleger uffgericht" (zit. in MARGADANT 1978: 83).

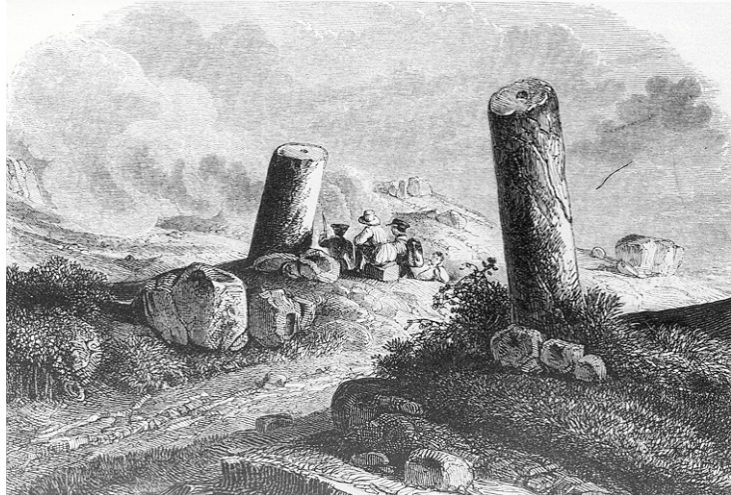
Auch im Frühmittelalter scheint die Linie durch das Oberhalbstein und über die beiden Pässe Julier und Septimer beliebt gewesen zu sein, wie man dem oben erwähnten karolingischen Urbar des 9. Jahrhunderts entnehmen kann. In der Abschrift von AEGIDIUS

TSCHUDI erscheinen darin Herbergen, u.a. der Zins von Heuspeichern in Bivio und Sils (SCHNYDER 1973: 11). Als Transportgüter kann man sich etwa italienische und nordafrikanische Keramiken und Terrasigillata, Lavez aus dem Bergell, Öllampen, Amphoren, Bronzestatuetten aus Rom sowie Südfrüchte, Stoffe, Teppiche und Gewürze vorstellen. POESCHEL vermutet, dass im frühen Mittelalter der Julier grössere Bedeutung hatte, und zwar aufgrund des Verzeichnisses der fiskalischen Tavernen, wo auf die Sust von Bivio unmittelbar jene von Sils folgt (KDMGR 1940: III/225) – eine Vermutung, die auch durch die jüngsten Forschungsergebnisse von INGRID RINGEL (1998) bestätigt werden. Dies änderte sich vermutlich bereits mit den Ottonen Königen um das Jahr 1000, spätestens aber mit dem Bau des Hospizes auf dem Septimer um 1100. Die vermehrte Ausrichtung auf den Septimer erlebte ihren Höhepunkt mit dem Bau der fahrbaren Strasse von Tinizong bis Piuro 1387-90. Für den Julierpass bedeutete dies eine weitere Frequenzabnahme, welche jedoch teilweise durch die vermehrte Begehung des Berninapasses aufgefangen worden sei (SCHNYDER 1973: 21).

*Die Juliersäulen auf der Passhöhe.
Abb. 1 (Hj, 10. 10. 1995)*



Die Juliersäulen auf einer historischen
Aufnahme (RM, Chur).
Abb. 2



CLAVADETSCHER (1994: 281) dagegen glaubt "im Früh- und Hochmittelalter soll der Pass verlassen gelegen haben" – eine Vermutung, die für das Frühmittelalter kaum zutreffen dürfte. Ab dem 13. Jahrhundert bekam die Obere Strasse Konkurrenz durch die Öffnung der Gotthardstrecke. Auch die Kämpfe um Italien, die Auseinandersetzung zwischen dem Deutschen Reich und der Eidgenossenschaft, der Öffnung des Seeweges nach Indien und die Entdeckung Amerikas beeinträchtigten den traditionellen Warenverkehr auf den Bündner Transitpässen. Neben CAMPPELL, der die Karrgeleise erwähnt, äussert sich auch TSCHUDI zum Passweg, den er als "nit alweg wandelbar, von wegen siner höhe unn wilde" beschreibt (zit. in MARGADANT 1978: 82). CHARLES PASCHAL, von 1604 - 1614 ordentlicher Gesandter Frankreichs bei den Drei Bünden, meint dazu: "Auf der Spitze des Julier-Bergs ist eine mit Kieselsteinen bedeckte Landstrasse, auf welcher noch ganz neue Spuren einer Fahrleise anzutreffen sind" (zit. in MARGADANT 1978: 82). Gegen Ende des 18. Jahrhunderts soll der Verkehr über den Pass erneut abgenommen haben: "Ehemals wurde der Julier wenigstens alle Winter gebahnt, dies- und jenseits unterhielten eigene Ruttner die Bahn, und Oberhalbstein trug jährlich 15fl. zu den Unkosten bey. Jetzt bahnt man ihn seit mehreren Jahren nicht mehr. Die Silvaplanner fanden das Pastetenbacken im Ausland angenehmer, als die mühsame Ruttnerarbeit, und ihre Wirthe beförderten durch unwillige Aufnahme und unartige Behandlung der Fuhrleute den Verfall des Passes" (LORSA 1807: 250).

Seit Mitte des 18. Jahrhunderts mehren sich aber auch die Stimmen, welche auf eine Verbesserung der Wegsituation über den Julier- und Septimerpass drängen. Für einige Aufregung dürfte dabei der Bericht über den Zustand der Strassen im Kanton Graubünden von Podestà SALIS-MARSCHLINS gesorgt haben. Er riet darin eindringlich, "die zu aller Zeit gefährliche Septimerstrasse eingehen zu lassen...und einen Weg über den Julierberg zu bauen" (SALIS-MARSCHLINS 1760 und SPRECHER 1951: 169f.). Der vor der Kunststrasse existierende Weg über den Julier wird keineswegs gerühmt. Laut LEHMANN handelte es sich um "eine schmale, nur zum Gehen und kümmerlich zum Reiten tüchtige Strasse" durch schöne Matten und Heuberge, bald dies-, bald jenseits des Baches, die mit kleinen Häusern und Ställen besetzt sind" (zit. in MARGADANT 1978: 82 und LEHMANN 1799: 296).

Trotz Opposition der Porten auf der Oberen Strasse, welche dadurch drei Stunden länger für ihre Reise in das Bergell benötigten, entschied man sich im Sinne von SALIS-MARSCHLINS und baute die Kommerzialstrasse über den Julier. Im Sommer 1806 zeigten sich Bergell und Sils geneigt, in dieses Unternehmen einzutreten ..." (LORSA 1807: 251). Der Entscheid fiel sicher zum einen auf Druck der Engadiner Gemeinden – allen voran Silvaplana und Sils – zum andern erwies sich der Julier im Winter eindeutig als der weniger gefährliche Pass. Das Strassenstück der Kunststrasse zwischen Bivio und Silvaplana wurde zwischen 1820 und 1826 gebaut (ZUSAMMENSTELLUNG 1932: 7). Dabei folgte man offenbar teilweise der Linie des bestehenden Weges: "... 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). 1827 - 28 folgte der Ausbau der Strecke Silvaplana bis Casaccia und 1834 - 40 der Abschnitt von Chur bis Bivio.

GELÄNDE *Aufnahme 9. Oktober 1995 / Hj*

Über den Julierpass lassen sich – vereinfacht gesagt – drei Wegenerationen unterscheiden: die Wege vor dem Kunststrassenbau als „Wege vor 1820“ (GR 31.1), die Kunststrasse von 1820-26 (GR 31.2) sowie ihre wichtigsten Korrekturen im 19. Jahrhundert (GR 31.3).

Die Wege vor dem Kunststrassenbau fassen wir unter dem Begriff "Wege vor 1820" (GR 31.1) zusammen; dies deshalb, weil eine differenzierte und eindeutige Datierung der vorhandenen Wegrelikte weder aus den Quellen noch aus den Geländebefunden möglich ist.

Ein erster – wenn auch vager – Beleg für eine „alte“ Linienführung auf der Julier Nordseite ist die Schleifspur südöstlich des Grossstalles von Bivio auf der rechten Seite der Julia (GR 31.1.1). Das Trassee führt weiter durch eine bearbeitete Felspassage. Etwa bis Tgesa Brüscheda verlief diese „alte“ Linie vermutlich ähnlich wie die Kunststrasse. Zeugen dieser Linie finden sich noch am Hang unterhalb Mottas oder am nordwestlichen Rand der Serpentina von Bögia. Oberhalb Tgesa Brüscheda weicht die „alte“ Linie deutlich von der geplanten Anlage der Kunststrasse ab, indem sie etwa bei Pkt. 2043 die Bachseite wechselt und in Form von mehreren Hohlwegspuren nach Sur Gonda hinaufzieht (GR 31.1.2). Die markantesten Zeugen einer früheren Wegführung trifft man nördlich von La Veduta als mehrere parallele, bis 0.40 m tiefe Radrinnen oder Karrgeleise im Juliergranit (GR 31.1.3). Die Abkürzung "La Veduta" (GR 31.1.4) dürfte aufgrund der Breite des Wegtrassees jüngeren Ursprungs sein, eine überzeugende Datierung war auf Grund der bisherigen Unterlagen aber nicht möglich.

Auf der Südseite führte die wahrscheinlich älteste sichtbare Linie auf der rechten Talseite über Fratta und Plaun Grand – wo noch verschiedene Rads Spuren zu sehen sind – nach Sils. Die Linie nach Silvaplana ist erst unterhalb Stüerta Granda zu sehen, und zwar meist als überformter Schotter- oder Erdweg.

Die zweite Linienführung über den Julier, die Kunststrasse von 1820-1826 (GR 31.2), erlebte bereits nach wenigen Jahren

wesentliche Korrekturen (GR 31.3). Das ursprüngliche, 4 m breite und heute meist grasüberwachsene Trasse ist an einigen Stellen noch erhalten:

- Von der Juliabrücke bis südwestlich Mottas: GR 31.3.1
- Von Mot bis Tgesa Brüscheda: GR 31.3.2
- An den Kehren unterhalb Sur Gonda: GR 31.3.3
- Auf dem Pass selber und bei der Alp Gügli: GR 31.3.4

—— *Ende des Beschriebs* ——

Strecke GR 31 (Tiefencastel-) Bivio - Silvaplana -/ Sils; Julierpass
Linienführung 1 "Wege vor 1820"
Landeskarte 1256, 1257

GESCHICHTE *Stand Mai 1997 / Hj*

Die „Wege vor 1820“ werden in einer Linienführung zusammengefasst, da selbst eine relative Datierung schwierig ist. Darunter sind sämtliche Relikte zu verstehen, welche auf Grund ihrer Erscheinung älter sind als die Kunststrasse von 1820 – 26 bzw. die ersten Korrekturen im 19. Jahrhundert. Allerdings ist sogar die Unterscheidung zwischen Kunststrasse und früheren Wegen nicht immer möglich, da sie einander stellenweise überlagern (vgl. GR 31, Rubrik Geschichte). Ein solch grobes Zeitschema ist zweifellos unbefriedigend, auf Grund der vorhandenen Relikte und der bescheidenen schriftlichen Quellen aber kaum zu vermeiden.

Die Abschnitte GR 31.1- 31.1.3 lassen sich im Gelände sinnvoll verbinden, weshalb die Zuordnung zur gleichen Linie gerechtfertigt scheint. Eine Ausnahme bildet die „Abkürzung bei La Veduta“ (GR 31.1.4): Sie dürfte auf Grund ihrer Breite jünger sein als diese ältesten Relikte, wahrscheinlich auch jünger als die Kunststrasse. Nach wie vor viel zu diskutieren geben die Karrgeleise (GR 31.1.3): PLANTA (1986), ihr eigentlicher Wiederentdecker, hält sie für römisch, RINGEL (1998) weitet den möglichen Entstehungszeitraum auf das Frühmittelalter aus. Immerhin lässt die Ausprägung der Karrgeleise die Vermutung zu, dass Waren in grösseren Mengen und über einen längeren Zeitraum transportiert wurden oder dass die Karrgeleise teilweise herausgemeisselt wurden. Die auf dem Julier gemachten Münzfunde aus der Römerzeit umfassen zeitlich ein breites Spektrum, von Augustus bis Valens im Jahre 378, wobei solche aus dem 3. und 4. Jahrhundert besonders häufig sind ((SCHNYDER 1973: 5). Neuzeitlich, das heisst aus dem 16. Jahrhundert oder jünger, können die Karrgeleise jedenfalls kaum sein, da CAMPPELL sie um 1570 bereits als sehr alt (dienten dem "Durchpass ganzer Römerheere", CAMPPELL 1851: 66) bezeichnet. Der Einwand, die Karrenspuren hätten die 1500 Jahre währende Erosion nicht so gut überstehen können, überzeugt aus geologischer Sicht nicht. Dem Granit schadet höchstens die (herbstliche) Frostsprengung und unter der Schneedecke passiert kaum etwas. Zudem waren die Karrgeleise mehrheitlich eingewachsen, als sie Armon Planta 1973/74 wiederentdeckte (PLANTA 1986: 33).

Neben den Karrgeleisen von La Veduta gibt es auf der Nordseite des Passes und im ganzen Oberhalbstein kaum weitere Zeugen eines frühen Fahrverkehrs. Zu nennen wäre eine Schleifspur bei Bivio (könnte auch von Schlittentransporten herrühren), eher fragliche Karrgeleise an einem Felsblock bei Splitsch und eine inzwischen zerstörte Stelle südlich von Rona, wo PLANTA offenbar eindeutige Radspuren nachweisen konnte (PLANTA 1986: 143, Abb. 33). Auf der Südseite sind die Karrenspuren bei Fratta, auf Plaun Grand und – in sehr markanter Weise – über dem Silsersee bei Splüga zu nennen, welche mit einiger Wahrscheinlichkeit derselben Wegeneration wie die Relikte von La Veduta zugeordnet werden können (GR 31.1.5 und 33.1.3). Anders verhält

es sich mit der Linie auf der Nordseite der Ova dal Vallun: Hier finden sich nur wenige Wegfragmente, welche als Saumweg (keine Karrenspuren) nach Silvaplana hinunter gedeutet werden können; das deutlichste Hangwegstück ist dasjenige zwischen Il Dschember und Laviner dal Dschember (GR 31.1.6).

GELÄNDE *Aufnahme 10. Oktober 1996 / Hj*

Die Abschnitte GR 31.1.1 – GR 31.1.5 zeigen die relevantesten Relikte früherer Weggenerationen:

- Ein Hohlwegtrasse mit Schleifspur und bearbeiteter Felspassage oberhalb von Bivio (GR 31.1.1)
- Verschiedene Hohlwegvarianten im Weidegebiet unterhalb Surgonda (GR 31.1.2)
- Nördlich von La Veduta mehrere parallele, bis 0.4 m tiefe Radrinnen oder Karrgeleise im Juliergranit (GR 31.1.3)
- Die "Abkürzung La Veduta" (GR 31.1.4)
- Der Abschnitt GR 31.1.5 weist bei Fratta und Plaun Grand und dann insbesondere über dem Silsersee bei Splüga markante Stellen mit Karrgeleisen auf.

Daneben existieren einzelne Fragmente, für welche ihrer geringen Ausprägung wegen keine eigenen Abschnitte gemacht wurden (siehe Abb. 1 und 2).

*Das deutlich als Hangweg erkennbare
Trasse einer frühen Linie vor Capalotta.
Abb. 1 (Hj, 9. 10. 1995)*



*Der historische Weg wird durch eine der
Serpentinen der Julierpassstrasse
oberhalb Bögia versperrt. In seiner
Fortsetzung wurde er im Sommer 1995
durch die Verbreiterung der Strasse
teilweise durch die neue Böschung
zugedeckt.
Abb. 2 (Hj, 7. 7. 1995)*



— Ende des Beschriebs —

Strecke GR 31
Linienführung 1
Abschnitt 1
Landeskarte

(Tiefencastel-) Bivio - Silvaplana -/ Sils; Julierpass
"Wege vor 1820"
Schleifspur Bivio
1256

GELÄNDE

Aufnahme 9. Oktober 1995 / Hj

Die zwar wenig ausgeprägte, weghistorisch aber wertvolle Schleifspur (Abb. 1) ist ein erster Hinweis für eine „alte“ Linienführung oberhalb von Bivio. Die folgende Felspassage ist behauen (ohne Sprengspuren) und 1.5 m breit; der anschliessende, wenig eingetieft und grasbewachsene Hohlweg findet seine Fortsetzung als einfache Wiesenspur (Traktorweg) bis zur Passstrasse.

*Auf dem Felsen im Vordergrund sind zwei leicht eingetieft Schleifspuren (Wagen, Schlitten?) zu erkennen. Der Weg führt anschliessend durch die bearbeitete Felspassage im Hintergrund.
Abb. 1 (Hj, 9. 10. 1995)*



Blick auf Bivio von Süden. Vom Stall am rechten Bildrand steigt das „alte“ Trasse in weitem Bogen auf. Der Weg ist bis 0.5 m eingetieft und wird nicht mehr begangen.
Abb. 2 (Hj, 9. 10. 1995)



— Ende des Beschriebs —

Strecke GR 31 (Tiefencastel-) Bivio - Silvaplana -/ Sils; Julierpass
 Linienführung 1 "Wege vor 1820"
 Abschnitt 2 Hohlwege Sur Gonda
 Landeskarte 1256

GESCHICHTE Stand Januar 1996 / Hj

In seiner "Schweitzer-Geographie" von 1770 schrieb WALSER: "Bey dem Julier ist die Strasse schlimm, wenn man sich nahe zum Berge hält, wegen den vielen herabgefallenen Steinen. Es sind da viele Wege, man muss nur die entlegendsten vom Berg wählen" (WALSER 1770: 220 und 293, zit. in MARGADANT 1978: 82). Es ist allerdings fraglich, ob diese Passage mit unserem Abschnitt identisch ist.

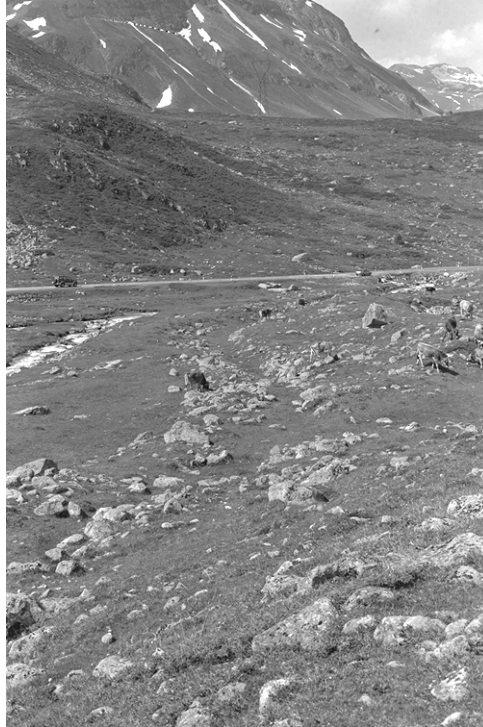
GELÄNDE Aufnahme 7. Juli 1995 / Hj

Zwischen Tgesa Brüscheda und Sur Gonda lassen sich mindestens vier Hohlwegvarianten unterscheiden. Die maximale Breite beträgt 2 m, die Böschungen variieren zwischen 0.5 und 1.0 m. Die grasige Wegoberfläche ist an einigen Stellen mit Geröll durchsetzt, welches teilweise zur Befestigung der Böschungen benützt wurde. Ein Hohlweg führt nördlich von Pkt. 2080 zu einem Brückenwiderlager aus grob aufgemauerten Bachsteinen. Der neu angelegte Wanderweg bleibt auf der rechten Bachseite und führt direkt zur Alp Sur Gonda. Historisch und von der Topographie her ist sowohl ein Weg rechts als auch links der Alp Sur Gonda möglich.

Einer der Hohlwege wurde als Wanderweg markiert. Der Weg ist hier recht ausgeprägt, mit 1 m hohen Böschungen und 2 m Sohlenbreite. Wanderer trifft man hingegen – so nahe an der stark befahrenen Passstrasse – selten.
 Abb. 1 (Hj, 7. 7. 1995)



*Ein deutlich ausgeprägter Hohlweg unterhalb der Alp Sur Gonda, von Süden her gesehen. Sein Verlauf ist deutlich an den seitlichen Bachsteinbegrenzungen zu erkennen.
Abb. 2 (Hj, 7. 7. 1995)*



*Das aus Bachsteinen bestehende östliche Widerlager einer ehemaligen Brücke nördlich von Pkt. 2080.
Abb. 3 (Hj, 7. 7. 1995)*



— Ende des Beschriebs —

Strecke GR 31 (Tiefencastel-) Bivio - Silvaplana -/ Sils; Julierpass
Linienführung 1 "Wege vor 1820"
Abschnitt 3 Karrgeleise La Veduta
Landeskarte 1256

GESCHICHTE *Stand Januar 1996 / Hj*

Vgl. auch GR 31 und GR 31.1.

Im 16. Jahrhundert erwähnt CAMPELL die Karrgeleise auf dem Julier: "Die Wagengeleise im Felsen lassen ihre Spur bis Bivio verfolgen und kaum kann es einem Zweifel unterliegen, dass dieselbe nicht bloss zum Verkehr des gewöhnlichen Lebens, sondern auch zum Durchpass ganzer Römerheere sammt Gepäck und Zufuhr, über die Alpen nach Helvetien und Germanien diene" (CAMPELL 1851: 66). Anschliessend verschwinden sie aus der Literatur, bis ARMON PLANTA sie 1973/74 wiederentdeckt (PLANTA 1986: 32-38). In Karten sind sie nirgends fassbar.

GELÄNDE *Aufnahme 7. Juli 1995 / Hj*

Die Karrgeleise von La Veduta sind – auch im wörtlichen Sinn – die eindrücklichsten Zeugen dafür, dass der Julierpass schon in sehr alter Zeit mit Wagen befahren wurde. Von der Alp Surgonda her lässt sich die Linie als wenig ausgeprägte, etwa 1 m breite Wegspur verfolgen. Die eigentliche Schlüsselstelle beginnt nördlich der Serpentine von La Veduta mit fünf parallelen, meist wenig ausgeprägten und grasbewachsenen Hohlwegen. Die unten aufgeführte Detailkarte ist PLANTA (1986: 32-38) entnommen, der dortige Beschrieb wurde aber vereinfacht. Was die Interpretation der verschiedenen Radrinnen und Varianten angeht, verweise ich auf die Erklärungen von PLANTA (1986: 32-36)

1: 0.40 m tiefe Radspuren in einem Felskopf

2: Schräge Felsplatte mit 10 parallelen Radrinnen

3: Variante zur Wegführung 1 und 2: Ebenfalls ausgeprägtes Karrgeleise

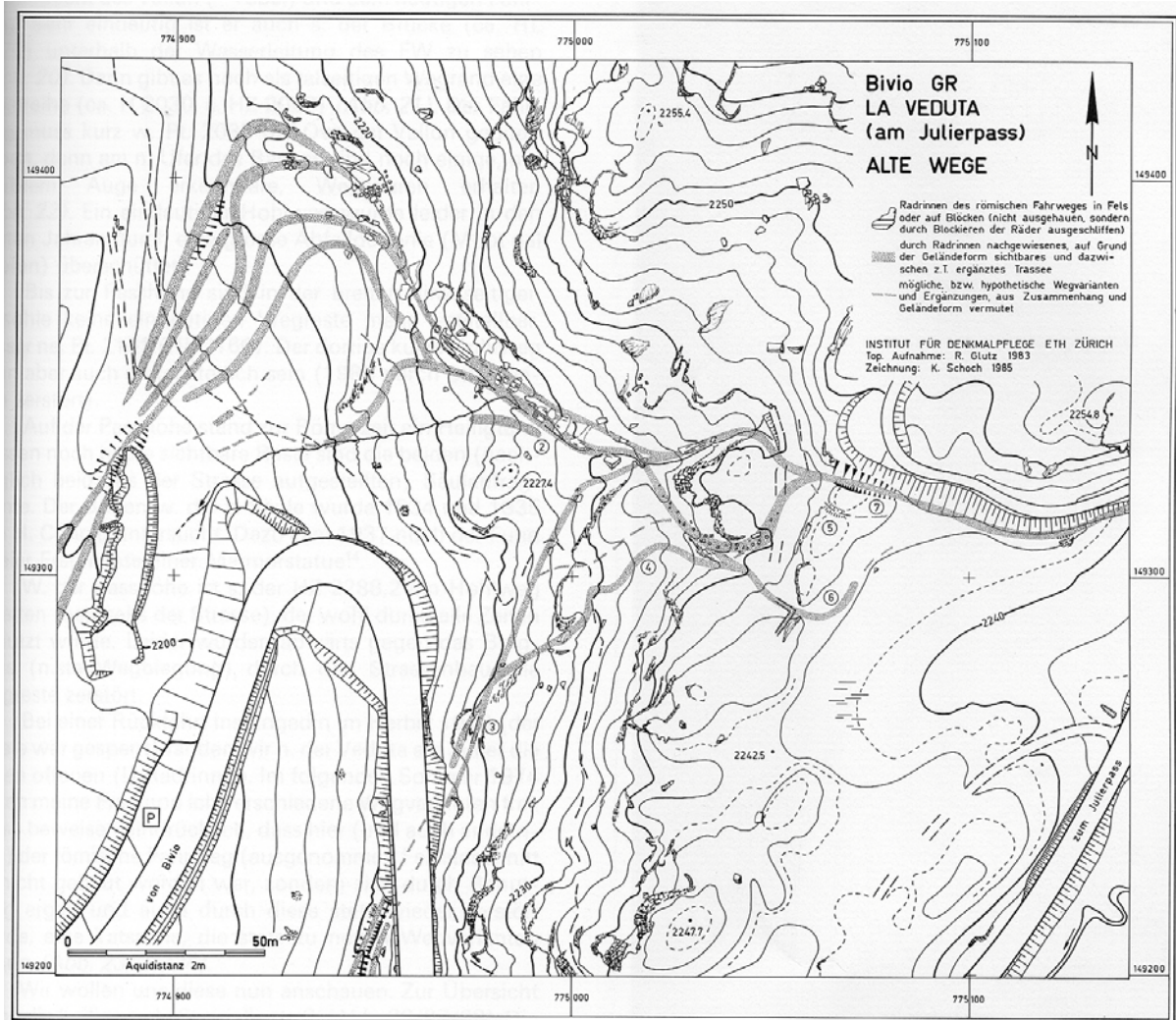
4: Saumwegvariante

5: Natürlicher Felseinschnitt

6: Fahrwegvariante

7: Künstlicher Einschnitt im Fels

Abb. 1



Die Stelle 2 aus der Detailkarte: Die sich verändernden Wegverhältnisse zwangen die Fuhrleute, immer neue Varianten zu suchen, was sich in einer Vielzahl von Radrinnen zeigt. Dies war auch der Fall, wenn die Radrinnen zu tief wurden. Dies war auch der Fall, wenn eine Rinne zu tief wurde, so dass der Wagen nicht mehr passieren konnte.
Abb. 2 (Heg, 31. 8. 1989)



Aufgrund archäologischer Funde weiss man, dass bis 100 kg schwere Amphoren über den Julierpass transportiert wurden. Die tiefen Radrinnen könnten – so eine Theorie – durch die blockierten Räder entstanden sein. Möglich ist aber sicher auch eine manuelle Bearbeitung der Rinnen.
Abb. 3 (Hj, 7. 7. 1995)



*Abb. 3 und 4 zeigen eine
Detailaufnahme der gleichen Passage.
CAMPELL erwähnte die Karrgeleise im
16. Jahrhundert, späteren Reisenden
blieben sie unter schützendem Humus
und unter einer Grasschicht verborgen.
Abb. 4 (Hj, 7. 7. 1995)*



*Die in der Detailkarte unter 3
beschriebene Variante. Sie wird von der
Julierstrasse geschnitten. In der
Bildmitte ist eine talseitige Radrinne
erkennbar.
Abb. 5 (Hj, 7. 7. 1995)*



Strecke GR 31 (Tiefencastel-) Bivio - Silvaplana -/ Sils; Julierpass
 Linienführung 1 "Wege vor 1820"
 Abschnitt 4 Abkürzung La Veduta
 Landeskarte 1256

GESCHICHTE Stand Januar 1996 / Hj

Vom ehemaligen Zufluchtshaus und Stall (1844/1851) La Veduta bis in die Kehre der Kunststrasse oberhalb Sur Gonda ist im TA 517 Bivio 1887 ein "Fussweg" eingezeichnet. Allerdings deckt sich dieser Fussweg – eine genaue Kartierung vorausgesetzt – nicht mit dem von uns definierten Abschnitt mit dem ausgeprägten Felseinschnitt. Über Bauzeit und Zweck dieses Weges fand ich keine zuverlässigen Angaben, weshalb eine Datierung spekulativ bleiben muss. Als Variante der Kunststrasse kann sie kaum angesehen werden, da sie in den zeitgenössischen Plänen keine Erwähnung findet. Oder waren dies die Bemühungen eines von Salis, der im 18. Jahrhundert den Warenverkehr über den Julier wieder fördern wollte? (SPRECHER 1976: 170). Nicht auszuschliessen ist allerdings auch, dass dieser Abschnitt jüngerer Datums ist (Militär?!). Dies könnte eine Erklärung dafür sein, weshalb der Weg im Plan von LA NICCA (1836), welcher Korrekturen bis 1863 enthält, nicht erscheint.

GELÄNDE Aufnahme 7. Juli 1995 / Hj

Der Abschnitt ist gekennzeichnet durch eine 3 m breite Felspassage von 4 und 5 m hohen seitlichen, teils natürlichen, seitlichen Begrenzungen. Auch der übrige Weg fällt durch seine beträchtliche Breite von rund 4 m auf. In der Kehre sind vereinzelt Randplatten gelegt. Auf den übrigen Teilstücken ist der Weg meist böschungslös mit grasig-erdiger Wegoberfläche.

Die breite Felspassage: Auf der rechten (Bild)Seite ist der Fels bearbeitet, links handelt es sich um eine natürliche, felsige Wegbegrenzung.
 Abb. 1 (Hj, 7. 7. 1995)



Strecke GR 31 (Tiefencastel-) Bivio - Silvaplana -/ Sils; Julierpass
Linienführung 1 "Wege vor 1820"
Abschnitt 5 Fratta - Plaun Grand
Landeskarte 1257

GESCHICHTE *Stand Mai 1997 / Hj*

Bei diesem von PLANTA (1986: 23-30) erforschten Abschnitt handelt es sich ziemlich sicher um den Weg, den CAMPELL um 1570 (in umgekehrter Richtung) beschrieben hatte: "Unweit der Punt d'ön, welche von Sils auf die Landstrasse hinüberführt, erblickt man die deutlichsten Anzeichen einer ehemaligen sehr alten und stark betretenen Strasse, welche mit hartem, tief in die Erde reichendem Gestein gepflastert, in gelinder Steigung vom Maloja weg an der linken Bergseite hinführt, bis sie ob Silvaplana in den Bergpass des Juliers einmündet. Die Wagengeleise im Felsen lassen ihre Spur bis Bivio verfolgen..." (CAMPELL 1851: 66). Der Abschnitt ist weder in der TK Bl. XX/1854 noch im TA 518 St.Moritz 1875 aufgeführt.

GELÄNDE *Aufnahme 10. Oktober 1995 / Hj*

Die Relikte des einstigen Fahrweges zwischen dem Julierpass und Sils verlaufen bis Fratta wenig oberhalb des jüngeren Wanderweges, von Grupin über Plaun Grand unterhalb davon. Meist handelt es sich um einen 1-1.5 m breiten, von Gras überdeckten, stellenweise auch versumpften Hangweg ohne ausgeprägte Böschung. Vor der in einem Felsblock eingetieften Karrenspur bei Fratta ist die talseitige Grasböschung markanter ausgebildet. Der historische Weg schneidet den Wanderweg bei einer von Nord nach Süd verlaufenden Passage mit einem felsigen Durchgang. Nach einem längeren, 1 m breiten und grasbewachsenen Teilstück erscheint in der Ebene (Plaun Grand) über dem Lej da Silvaplana ein weiteres isoliertes Felsstück mit zwei parallelen, deutlichen, aber nicht sehr ausgeprägten Radrinnen.

*Hier kreuzen sich der Wanderweg und
das historische Trassee (mit
Leitungsmast).
Abb. 1 (Hj, 10. 10. 1995)*



*Das Felsstück mit den Radrinnen auf
Plaun Grand über dem Silvaplanersee.
Erstaunen mag hier, dass die
Felseintiefung an einer ziemlich flachen
Stelle erfolgte.
Abb. 2 (Hj, 10. 10. 1995)*



— Ende des Beschriebs —

Strecke GR 31 (Tiefencastel-) Bivio - Silvaplana -/ Sils; Julierpass
Linienführung 1 "Wege vor 1820"
Abschnitt 6 Muot dal Sablun - Silvaplana
Landeskarte 1257

GESCHICHTE *Stand Mai 1997 / Hj*

Der früheste Hinweis, dass von Stüerta Granda bis Silvaplana ein (Fuss)weg führte, ist die Angabe in den OBM zur TK XX/2 1850-53. Zwar zeigt schon MECHTEL (1802) einen ziemlich direkten Abstieg nach Silvaplana, die Kartengenauigkeit bei letzterem reicht aber nicht aus, um den Weg eindeutig als den hier beschriebenen zu identifizieren.

GELÄNDE *Aufnahme 10. Oktober 1995 / Hj*

Von der Julierstrasse bis Muot dal Sablun führt ein 2 m breiter Grasweg ohne besondere Ausprägung in Richtung Il Dschember. Der Zweck eines 1.5 m tiefen, abrupt endenden Grabens oberhalb Il Dschember ist unklar (Militär oder Leitungsbau?). Als Teil des Saumweges macht er jedenfalls keinen Sinn. Deutlich sichtbar wird der Saumweg zwischen Il Dschember und Laviner dal Dschember als erdig-grasiger Hangweg von maximal 2 m Breite mit 1 m hoher Böschung. Oberhalb Stüerta Granda ist der Weg durch den Neubau der Kraftwerke zerstört. Unterhalb der Passstrasse bei Pkt. 1985 deckt sich die „alte Linie“ teilweise mit dem 2 m breiten Flurweg; auch mit Gras bewachsene Hohlwegrelikte von geringer Ausprägung verlaufen teilweise parallel zum erdig-steinigen Fahrweg. Verschiedentlich ist das historische Trasseee offenbar durch den Fahrweg überlagert. Oberhalb Silvaplana weichen zwei Varianten von der Hauptlinie ab: bei der oberen handelt es sich vermutlich um einen aufgelassenen Forstweg von 1.5 m Breite, der untere stellt eine Verbindung zur Passstrasse dar.

*Der Hangweg unterhalb Il Dschember mit Blickrichtung nach Nordwesten mit dem Piz Polaschin im Hintergrund. Auf diesem Abschnitt scheint der Weg je nach Verhältnissen aufgegeben und neu angelegt worden zu sein. Ein durchgehender Saumweg bis Silvaplana hinunter ist nicht mehr nachweisbar.
Abb. 1 (Hj, 11. 10. 1995)*



*Der Flurweg zwischen Stüerta Granda
und Silvaplana; er überlagert teilweise
den Saumweg, dessen Trassee noch als
kurzes Hohlwegstück sichtbar ist.
Abb. 2 (Hj, 11. 10. 1995)*



— Ende des Beschriebs —

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 —

Strecke GR 31 (Tiefencastel-) Bivio - Silvaplana -/ Sils; Julierpass
Linienführung 3 Aufgelassene Abschnitte ab 1844
Landeskarte 1256

GESCHICHTE *Stand Januar 1996 / Hj*

Aufgrund der Pläne der Oberen Strasse von LA NICCA von 1836 und den bis etwa 1865 reichenden Korrekturen kann man sich ein Bild der originalen Linienführung der Kunststrasse machen. Nicht eindeutig geklärt wird damit aber, ob – und wenn ja, wo – effektiv eine neue Linie angelegt wurde. Laut EBEL baute man nämlich 1820-1826 lediglich ein bereits bestehendes Trassee aus: "... dass über den Julier eine uralte, seit 1823 verbesserte und für kleine Wagen brauchbar gemachte Alpen-Str. führt... (zit. in ZORTEA 1987: 486/87).

Wann die einzelnen Abschnitte korrigiert wurden, geht aus den Plänen hervor (LA NICCA 1836: 3b1ff., STAGR):

- Juliabrücke - Capalotta: 1845/46 bzw. 1857 (GR 31.3.1)
- Mot - Tgesa Brüscheda: 1856/57 (GR 31.3.2)
- Kehren Sur Gonda: 1860-63 (GR 31.3.3.)
- Julierpass - Alp Güglia: 1844 (GR 31.3.4)

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

Die aufgelassenen Abschnitte weisen im allgemeinen folgende Merkmale auf: Das Trassee ist meist 4 m breit, grasüberwachsen, und die Anlage hat eine gleichmässige Steigung und enge Kurven. Die Wegoberfläche bestand aus einer Kiesschicht (keine Pflasterung!). Der Form nach handelt es sich um Terrassen- oder Dammbau.

Der erste Abschnitt oberhalb der Juliabrücke ist in den Hang geschnitten und verfügt über vereinzelte talseitige Trockenmauern, auf der Bergseite ist die Trasseebegrenzung teilweise felsig. Der zweite Abschnitt bis Tgesa Brüscheda ist mehrheitlich dammförmig mit Grasböschung angelegt, während im Stück unterhalb Sur Gonda Trockenmauern als Wegstütze und Begrenzung vorherrschen. Gut einsehbar von der Passstrasse ist das mehrheitlich durch Trockenmauern gestützte Damstrasse nach der Passhöhe.

An dieser Stelle ist mit Nachdruck darauf hinzuweisen, dass die aufgelassenen Wegabschnitte in ihrer Linienführung durchaus älter als die Kommerzialstrasse sein können, ihre Morphologie ist aber ganz klar die der frühen Kunststrassen des 19. Jahrhunderts (HEGLAND ARNE, RAGETH JÜRIG, GRIMM PAUL EUGEN 1992: 16):

- Enge, spitzwinklige Kurven und Zick-Zack-Linienführungen
- Gleichbleibende, limitierte Steigung innerhalb eines Segmentes
- Keine Pflasterung, sondern Kiesstrasse
- Damm- und Terrassenbauform
- Definierte Breite, sorgfältige Arbeit etc.

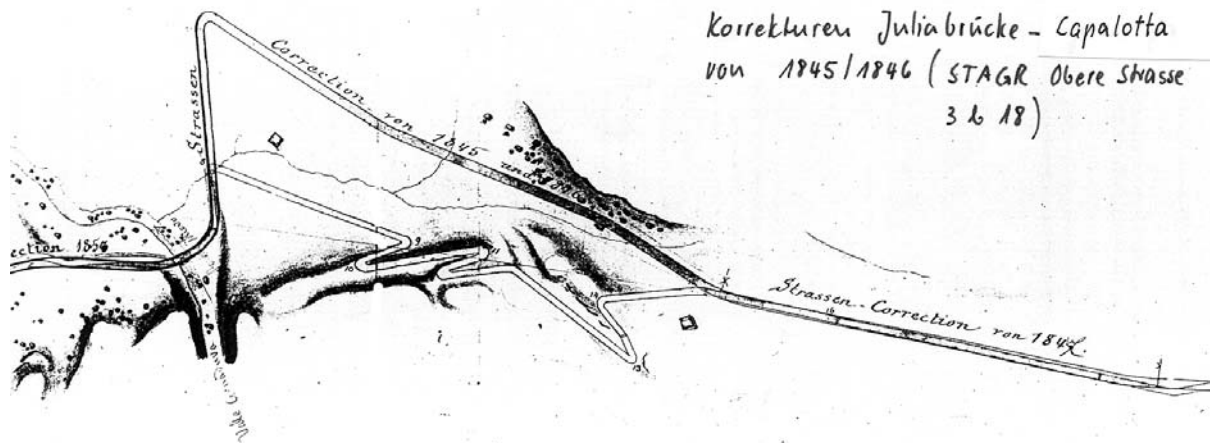
— Ende des Beschriebs —

Strecke GR 31 (Tiefencastel-) Bivio - Silvaplana -/ Sils; Julierpass
Linienführung 3 Aufgelassene Abschnitte ab 1844
Abschnitt 1 Julierbrücke - Capalotta
Landeskarte 1256

GESCHICHTE Stand Januar 1996 / Hj

Wie der Planausschnitt zeigt, wurde der Abschnitt zwischen der Julierbrücke und Capalotta bereits 1845 aufgegeben. (Vgl. dazu auch GR 31.2 und GR 31.3.)

LA NICCA 1936: Obere Strasse.
Abb. 1



GELÄNDE Aufnahme 7. Juli 1987 / Heg, Hj

Zum Charakter der Strasse vergleiche auch GR 31.2 und GR 31.3.

Sechs spitze, teilweise am Hang angelegte Kehren mit einzelnen talseitigen Trockenmauern, z.B. bei den ersten beiden Kehren. Die bergseitige Böschung besteht stellenweise aus anstehendem Fels, so nach der zweiten und vierten Kehre. Auf dem langen geraden Teilstück folgt eine kurze Passage mit beidseitiger Felsbegrenzung, anschliessend talseitig eine 1 m hohe, trocken gemauerte Stützmauer. Die Wegoberfläche ist grasbedeckt, teilweise auch erdig-geschottert. Im obersten Teil ist das Trassee durch eine Deponie gestört (vgl. Ziele und Massnahmen).

*Das aufgelassene Trassee der Kunststrasse mit gleichmässiger Steigung und engen Kurven von der Juliabrücke in Richtung Capalotta.
Abb. 2 (Hj, 9. 11. 1995)*



ZIELE UND MASSNAHMEN

Im August 1998 präsentierte sich das oberste Teilstück dieses Abschnitts in lamentablem Zustand, indem auf dem historischen Trassee eine Materialdeponie erstellt und der Weg selber teilweise ausgebaggert wurde. Bei diesen aufgelassenen Abschnitten der originalen Kunststrasse von 1820-26 handelt es sich um bedeutende Zeugen des ersten Kunststrassenbaus in Graubünden, weshalb dieser Missgriff umgehend behoben werden muss. Diesen Abschnitten gebührt höchster Respekt und Schutzwürdigkeit. Dies besonders deshalb, weil die Julierstrasse durch den massiven gegenwärtigen Ausbau jegliche traditionelle Bausubstanz verliert.

*Materialdeponie und ausgebaggertes historisches Trassee der originalen Kunststrasse von 1826. Solch fahrlässiges Verhalten ist unbedingt zu vermeiden.
Abb. 3 (Heg, 16. 8. 1998)*



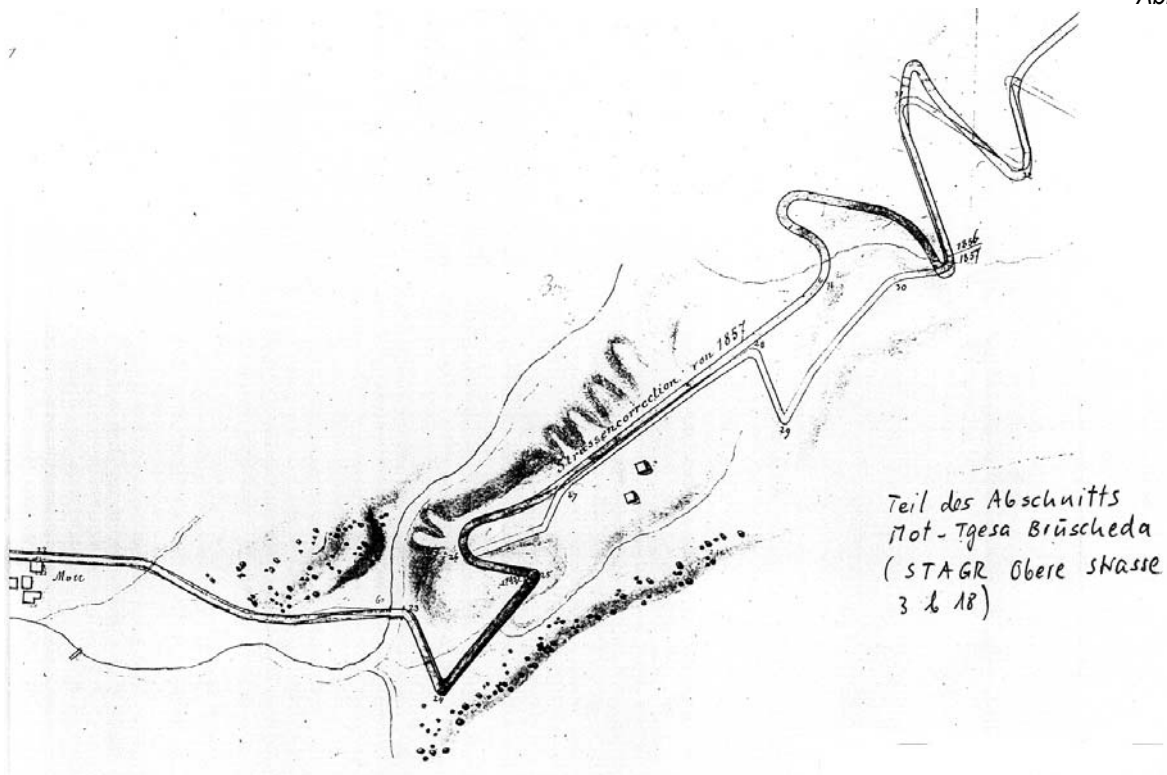
— Ende des Beschriebs —

Strecke GR 31 (Tiefencastel-) Bivio - Silvaplana -/ Sils; Julierpass
Linienführung 3 Aufgelassene Abschnitte ab 1844
Abschnitt 2 Mot - Tgesa Brüscheda
Landeskarte 1256

GESCHICHTE Stand Januar 1996 / Hj

Zwischen Mot und Tgesa Brüscheda wurde 1856/57 ein neues Trasse angelegt (vgl. zu diesem Abschnitt auch GR 31.2 und GR 31.3).

LA NICCA 1836: Obere Strasse.
Abb. 1



GELÄNDE Aufnahme 7. Juli 1987 / Heg, Hj

Dieser längere Abschnitt ist mehrheitlich grasüberwachsen, meist handelt es sich um ein dammartig angelegtes Trasse mit vereinzelt Trockenmauern, so bei den Kehren oder kurz vor der Einmündung in die Passstrasse bei Tgesa Brüscheda. Der Abschnitt wird mehrmals von der Passstrasse geschnitten. Vor der ersten Kehre (Pkt. 1892) gibt es gleich zwei aufgelassene Trassen, wobei das gestrecktere (mit trocken gemauertem Tombino) das jüngere ist. Innerhalb der Doppelkehre der Passstrasse verläuft ein kurzes, talseitig durch eine Trockenmauer gestütztes Relikt.

Die Julierstrasse östlich Mot. Die Abbildung zeigt drei Relikte der früheren Passstrasse: im Vordergrund ist die ehemalige Fahrstrasse mit dichtem Gras überwachsen, im Hintergrund sind gleich zwei Korrekturen sichtbar, der jüngere geschotterte Dammweg und die ältere, grasüberwachsene rechtwinklige Kehre.
Abb. 2 (Heg, 6. 7. 1987)



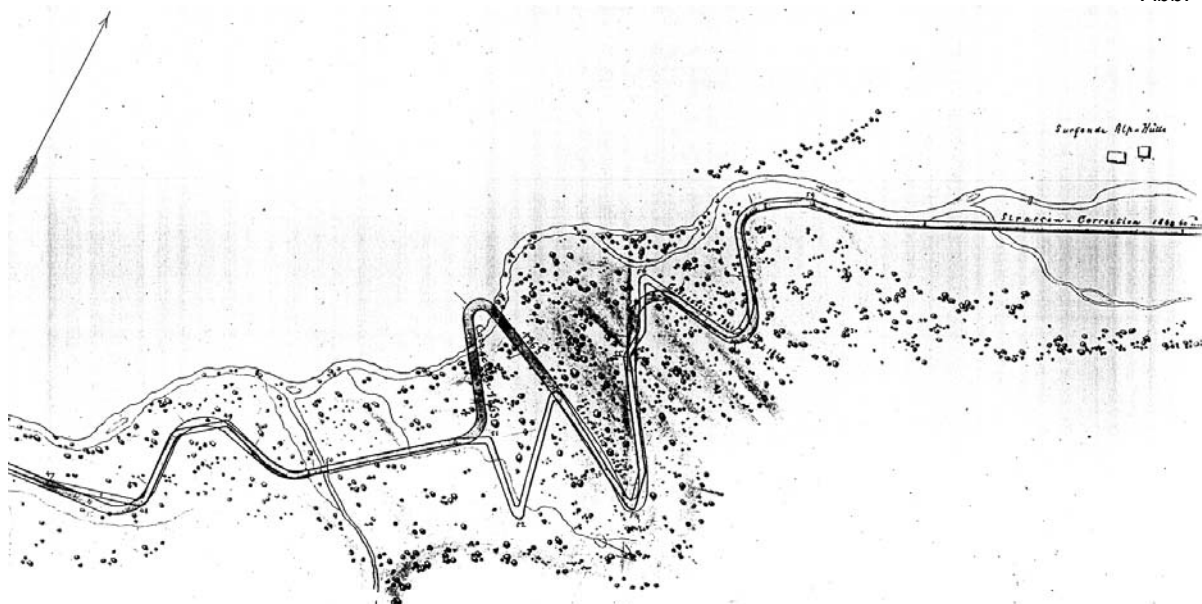
— Ende des Beschriebs —

Strecke GR 31 (Tiefencastel-) Bivio - Silvaplana -/ Sils; Julierpass
Linienführung 3 Aufgelassene Abschnitte ab 1844
Abschnitt 3 Kehren Sur Gonda
Landeskarte 1256

GESCHICHTE Stand Januar 1996 / Hj

Unterhalb der Alp Sur Gonda wurde die Strasse in den Jahren 1861 - 63 neu angelegt (vergleiche dazu GR 31.2 und GR 31.3).

LA NICCA 1836: Obere Strasse.
Abb. 1



Korrekturen Kehren Surgonda 1863
(STAGR Obere strasse 3.6.18)

GELÄNDE Aufnahme 7. Juli 1987 / Heg, Hj

Die unterste, etwas spitze Kehre der Passstrasse holt nach Norden aus, die aufgelassene Linie mit ihrem dammartigen 4 - 5 m breiten Trasse mit der dichten Grasnarbe und mit den 0.5 m hohen, teilweise zerfallenen Trockenmaurerelikten nach Süden; sie mündet wieder in die zweite Kurve der Passstrasse. Zu Beginn und nach der Kehre sind zwei Tombini erhalten. Die zweite korrigierte Passage betrifft die oberste Kehre dieses Abschnitts: Das fast kreisrund angelegte originale Trasse verfügt talseits über eine Trockenstützmauer.

*Das mit dichtem Gras bedeckte Trasse
in den Kehren unterhalb der Alp Sur
Gonda ist bis 5 m breit.
Abb. 2 (Hj, 19. 7. 1999)*



— Ende des Beschriebs —

Strecke GR 31 (Tiefencastel-) Bivio - Silvaplana -/ Sils; Julierpass
 Linienführung 3 Aufgelassene Abschnitte ab 1844
 Abschnitt 4 Julierpass - Alp Gügliä
 Landeskarte 1256

GESCHICHTE *Stand Januar 1996 / Hj*

Die Julierstrasse zwischen Bivio und Silvaplana wurde 1820 - 26 gebaut. Schon 20 Jahre später erfuhr das Trassee teilweise radikale Änderungen. Die erste Korrektur wurde 1844 aufgeführt und betraf den Abschnitt von der Passhöhe bis zur Alp Gügliä auf der Südseite des Passes (vergleiche zu diesem Abschnitt auch GR 31.1 und GR 31.3).

*Das aufgelassene Trassee ist von der Passstrasse aus gut sichtbar und noch ziemlich gut erhalten. (LA NICCA 1836: Obere Strasse, 3b18a, STAGR).
 Abb. 1 (Hj, 10. 10. 1995)*



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

Das mit Ausnahme des Mittelteils fast durchwegs als Dammweg angelegte Trassee ist am Anfang und am Ende des Abschnitts von einer Grasböschung begrenzt, im übrigen durch trocken gemauerte Lesesteine von 0.5 - 1 m Höhe, die nur ausnahmsweise bearbeitet wurden und teilweise in schlechtem Zustand sind. Die Wegoberfläche ist grasig-erdig, mitunter auch geschottert oder erdig-steinig.

*Der Dammweg wenig südlich der
Passhöhe ist mit einer dicken Humus-
und Grasschicht überzogen.
Abb. 2 (Hj, 10. 10. 1995)*



*Der Dammweg wird durch
Lesesteinmauern gestützt.
Abb. 3 (Heg, 6. 7. 1987)*



*Westlich der Alp Güglia ist von der „alten
Linie“ noch das Brückenwiderlager aus
Lesesteinen erhalten. In der
Humusschicht sind abgesägte
Holzpflocke sichtbar.
Abb. 4 (Heg, 6. 7. 1987)*

