

Strecke GR 27 Tiefencastel - Bivio (- Casaccia /- Silvaplana)
Linienführung 10 Kunststrasse
Landeskarte 1216, 1236, 1256

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: Chur - Bivio und das Teilstück von Casaccia bis zur italienischen Grenze datieren von 1834-1840. Erst ab diesem Zeitpunkt konnte man von einer durchgehend befahrbaren Alternativroute zur Unteren Strasse sprechen. Die Ingenieure Richard La Nicca und Ulysses von Gugelberg hatten die Leitung der Arbeiten inne. Die Strasse sollte eine durchgehende Breite von fünf Metern erhalten. Im übrigen scheinen die beim Bau der Unteren Strasse aufgestellten Normalien in etwa übernommen worden zu sein. Im Laufe des 19. Jahrhunderts wurden nach und nach einige Trasseänderungen vorgenommen, insbesondere am Julierpass (GR 31.3ff.).

Vor allem nach der Eröffnung der Gotthardbahn (1882) verloren die Bündner Pässe weitgehend ihre Bedeutung als Transitstrecke. Um die Jahrhundertwende war für den Wegmacher nach eigener Aussage die Hauptaufgabe, "die Strasse vor Überwachsen mit Gras zu bewahren" und "In der That werden die beiden Strassenränder immer breiter und grasreicher" (BT 6.8.1904). "Saisonauswanderung in auswärtige Hotelbetriebe war jetzt das Los sehr vieler Oberhalbsteiner Mädchen und Knaben" (TÖNJACHEN 1952: 40). Hingegen gewann durch den aufkommenden Tourismus der Zubringerverkehr eine zunehmende Bedeutung. Vorerst genügten dafür die entstehenden Linien der Rhätischen Bahn. Mehr und mehr machten aber auch die Automobilisten ihre Ansprüche geltend, sowohl die einheimischen Gewerbetreibenden als auch die ausländischen Feriengäste. Nach der weitgehenden Zulassung des Autos ab 1925 stellte sich die Frage nach dem Ausbau der wichtigsten Strecken. Sowohl von kantonaler wie auch von Bundesseite her erhielt die Julier-/Maloja-Route die allererste Priorität.

Der Ausbau der Strecke von Chur bis Castasegna erfolgte in den Jahren 1935-40 gemäss den Normalien der "Vereinigung

schweizerischer Strassenfachmänner" für rund 10 Mio. Franken. Die wichtigsten Korrekturen waren (SUTTER A. 1940: 14f.):

- grössere Kurvenradien
- Verbreiterung der Wendeplatten
- Verstärkung von Brücken
- Verstärkung von Stütz- und Wandmauern
- Verstärkung des Untergrundes
- Staubfreiheit durch Asphaltbelag
- Verbreiterung der Strasse

Weitere für das Aussehen der Strasse wichtige Änderungen waren:

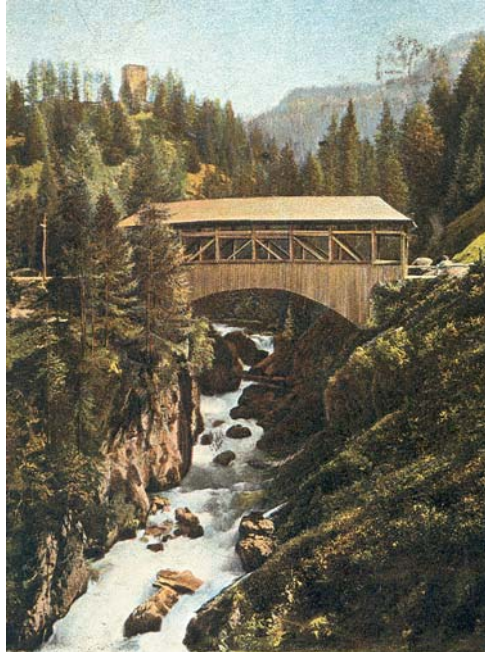
- Umbau der Brücke über die Albula und Verbreiterung von 5.4 auf 8 m
- Galerie im Lawinenzug Motta Palousa
- Umbau Tunnel Crap Ses auf 6 m Breite und 4.2 m Höhe
- Verbreiterung der Brücke über Burvagntobel
- Verbreiterung der Brücke über den Err-Bach bei Tinzen
- Lehnenviadukt bei Roffna
- Eisenbetonbrücke als Ersatz für die hölzerne Punt Gilla
- Ersatz der alten Holzbrücke bei Furnatsch durch eine neue Steinbrücke von
18.75 m Spannweite
- Zwischen Marmorera und Bivio wurde die Justizia-Brücke (Holzbrücke) durch
eine Balkenbrücke ersetzt (SUTTER A. 1940: 16-27).

Bemerkenswert, und auch für die heutige Zeit besonders interessant, ist die grosse Sorgfalt, die darauf verwendet wurde, das Erscheinungsbild der "neuen" Strasse im Einklang mit der Landschaft zu halten. Oberingenieur A. SUTTER (1940: 15) schreibt in seinem Bericht: "Die Wahl der Materialien für die Verstärkung und Neuerstellung von Kunstbauten, wie Brücken, Galerien, Stützmauern und Wandmauern erfolgte ... entsprechend ihrer Anpassung an die Umgebung" sowie: "Es zeigte sich dabei in vielen Fällen, dass mit annähernd denselben oder nur wenig höhern Kosten Natursteine verwendet werden konnten. Bei Stütz- und Wandmauern ist dies durchgehend der Fall gewesen, bei Brücken und Galerien zum überwiegenden Teil". Bezüglich der Kostenfrage decken sich hiermit diese Aussage und die jüngsten Erfahrungen mit dem Neu-Aufführen von abgerutschten Mauern am Splügenpass.

Die eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission stellte nach dem Ausbau fest, die "bereits fertiggestellte Strassenstrecke lässt nirgends einen Vandalismus in der Natur erkennen" (SUTTER

A. 1940: 36). Von den oben erwähnten Neuerungen sind einige bereits wieder verschwunden oder werden nicht mehr benutzt. Den Crap Ses durchfährt man durch einen langen Tunnel, die verbreiterte Brücke über den Err-Bach wird gegenwärtig ersetzt und Marmorera ist in den Fluten des Stausees ertrunken.

*Die Holzbrücke Furnatsch bei Sur wurde beim Ausbau von 1935-40 abgerissen und durch eine Steinbrücke ersetzt. (in CAMINADA PAUL 1983: 106).
Abb. 1*



*Eine wichtige Station für die Pferdepost war das Hotel Löwen in Mulegns. Hier wurden auch die Pferde gewechselt. (in CAMINADA PAUL 1983: 107)
Abb. 2*

**GELÄNDE**

Aufnahme 7. Juli 1987 / Heg, Hj

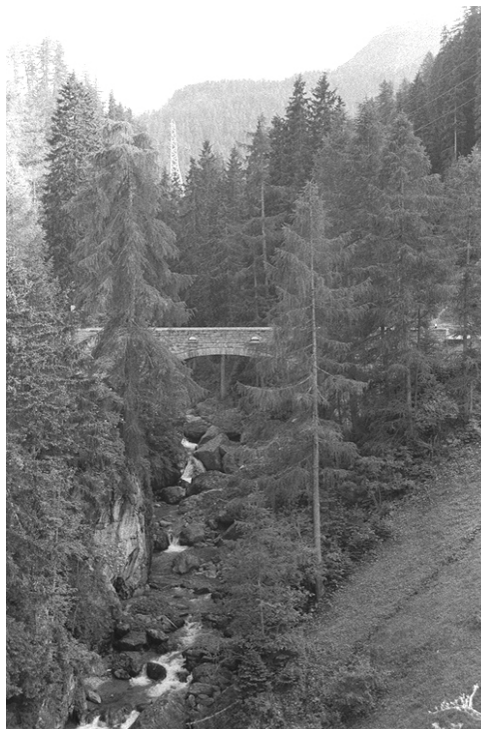
Die Obere Strasse hat durch den Ausbau in den dreissiger Jahren des 20. Jahrhunderts den Grossteil der originalen Bausubstanz (z.B. Trockenmauern) von 1820-1840 verloren. Der Ausbau geschah aber in Anpassung an die Umgebung (siehe Geschichtsbeschrieb oben). Die Linienführung wurde beibehalten, ältere Elemente da und dort übernommen, sofern sie sich als stark

genug erwiesen. Inzwischen wird die Julierstrasse aber massiv ausgebaut: Zwischen Malix und Churwalden, oberhalb von Tiefencastel und am Julierpass ist sie stark verbreitert worden. Auf dem erstgenannten Teilstück versuchte man, ihren traditionellen Charakter einigermassen zu erhalten, indem man die bergseitigen Stützmauern aus den dreissiger Jahren beliess oder sie nachbaute. Anders oberhalb Tiefencastel, wo nichts mehr an die frühere Passstrasse erinnert. Die Bedürfnisse der immer grösser werdenden Reisedeckungs- und Lastwagen (z.B. Holztransporte) führen dazu, dass die Strasse überproportional verbreitert und stark begradigt wird. Ein Beispiel für einen sehr massiven Eingriff ist etwa der neue Verlauf bei Sur (Abb. 11/12).

Die Bogenbrücke in Tiefencastel wurde in den dreissiger Jahren des 20. Jahrhunderts ausgebaut und vor wenigen Jahren mit einer Betonplatte versehen.
Abb. 3 (Hj, 24. 6. 1994)



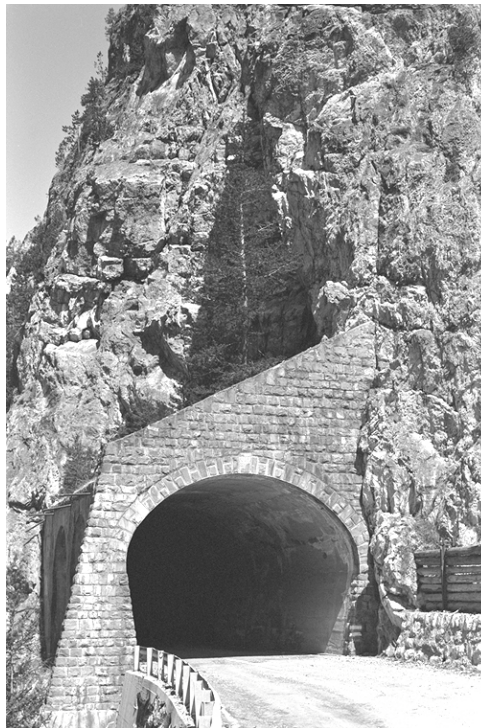
Die Steinbrücke Furnatsch vor der Sanierung. Sie ersetzte die ehemalige Holzbrücke (siehe Rubrik „Geschichte“).
Abb. 4 (Heg, 6. 7. 1987)



*Während die Wege vor der Kunststrasse meist dem Talhang entlang führten, wählte man für die letztere in den flachen Abschnitten einen schnurgeraden Verlauf – so in der Ebene von Rona – oder, wie unser Bild zeigt, nördlich von Mulegns.
Abb. 5 (Hj, 11. 10. 1995)*



*Ein Werk des grossen Ausbaus 1935-40 wird bereits nicht mehr benützt.
Abb. 6 (Hj, 5. 5. 1995)*



Wie überall an heiklen oder exponierten Passagen – man denke nur an die Schinstrasse – erobert die Natur die Strasse schnell wieder zurück. Im Bild die aufgelassene Strasse am Crap Ses. Abb. 7 (Hj, 5. 5. 1995)



In Tinizong wählte man für die Kunststrasse ein neues Trassee. Der Fahrweg führte durch den oberen Dorfteil (rechts). Abb. 8 (Hj, 22. 5. 1995)



Einschneidende Konsequenzen für die Kunststrasse sowie sämtliche früheren Wege hatte der Bau des Stausees von Marmorera, wie Abb. 9 (am Nordende des Sees) und Abb. 10 (an dessen Südende) zeigen. Abb. 9 (Heg, 7. 7. 1987)



Abb. 10 (Hj, 9. 10. 1995)



Die Felspassage bei Sur (Pkt. 1537) ist schon bald Geschichte: Im Sommer 1995 sprengte man ein neues Trasseee aus dem Felsen, um den grossen Cars und Schwertransportern die Durchfahrt zu erleichtern.

Abb. 11 (Hj, 7. 7. 1995)

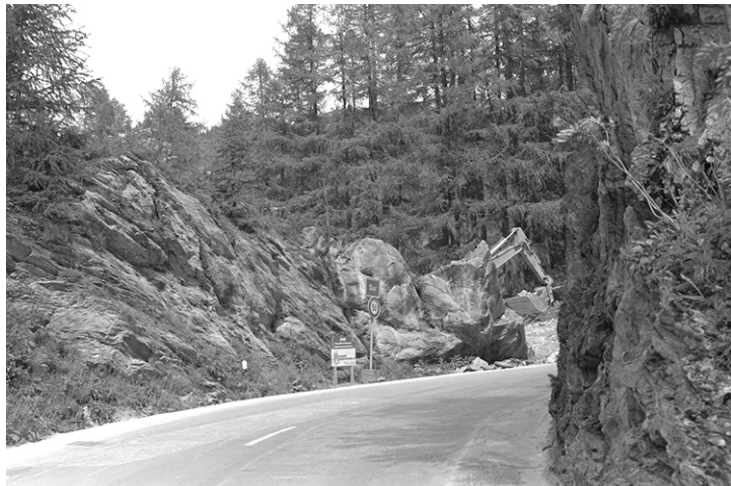


Abb. 12 (Hj, 7. 7. 1995)

