

<b>Zeitschrift:</b>	Bündnerisches Monatsblatt : Zeitschrift für bündnerische Geschichte, Landes- und Volkskunde
<b>Herausgeber:</b>	F. Pieth
<b>Band:</b>	- (1938)
<b>Heft:</b>	3
<b>Artikel:</b>	Ein Beitrag zur Geschichte der Entwicklung des Verkehrswesens im äusseren Domleschg
<b>Autor:</b>	Castelmur, Andreas
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-396940">https://doi.org/10.5169/seals-396940</a>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 14.01.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

## Ein Beitrag zur Geschichte der Entwicklung des Verkehrswesens im äusseren Domleschg.

Von Lehrer Andreas Castelmur, Tomils.

Bis zum Bau der Traversschen Brücke bei Rotenbrunnen im Jahre 1828 war der alte Weg durch den Brühl oder Brüel die einzige Kommunikation des Außerdomleschgs mit Chur. Aus alten Urkunden im Gemeindearchiv von Tomils und aus den heute noch vorhandenen Geländespuren lässt sich diese „Landstraße“ auf weite Strecken genau rekonstruieren. Demnach führte sie von Pardisla nordwärts am Fuße des Schloßfelsens von Ortenstein und des Moränenhügels, worauf das Kirchlein St. Viktor steht, vorbei nach der Mühle am Tomilsertobel, über die dortige Brücke nach dem Hofe Juvalta, weiter anfänglich dem heutigen Feld- und Waldweg nach durch das große „Gemäuer“\* am Fuße des jäh aufsteigenden Burgfelsens von Niederjuvalta, am Rande der Güter Ravitg vorbei, über den Bach „Val Pedra“ nach der Islutta, durch die Islabeala hinaus in den „Stein“ gegenüber der St. Jörgen-Kapelle bei Rhäzüns und dann nach Ems und Chur.

Die Fortsetzung vom Hofe Pardisla südwärts ging steil aufwärts nach Paspels, unter dem Torbogen des späteren Traversischen Schlosses durch nach der Paspelsermühle, weiter an Rietberg vorbei nach Scharans und durch den alten Schyn nach Obervaz.

Unmittelbar vor dem „Stein“, also bei der engsten Stelle der Talsohle, sind die Spuren eines alten Brückenkopfes sichtbar. Ein steiler Fußweg führte in die Höhe nach Feldis hinauf. Brücke und Fußweg sollen vor der Reformation den Wallfahrern von Feldis gedient haben, wenn sie in Prozessionszügen Bittgänge zur Kapelle des heiligen Georg auf dem Moränenhügel jenseits des Engpasses unternahmen. Daß diese Brücke aber nur zu diesem Zwecke errichtet gewesen sei, wie von manchen behauptet wird, ist kaum anzunehmen. Major Bener vermutet eine Fortsetzung der ziemlich ausgedehnten und von ihm genau beschriebenen Anlagenreste nach Norden um den Felsen herum nach Reichenau. Nachweisen lässt sich diese Annahme jedoch kaum. Die vorhandenen Belege sprechen immer nur vom Weg durch den Stein, nie-

\* Vermutlich Zoll- und Sustgebäude, worauf auch der noch im 18. Jh. vorkommende Name „Fürleuter“ für den Mann, der für den Straßenunterhalt verantwortlich war, hindeutet.

mals von einer Brücke. Die geologische Beschaffenheit der Talenge schließt ein solches Werk unmittelbar über dem Wasserspiegel auch ohne weiteres aus. Wahrscheinlicher ist, daß diese Brücke den Anschluß an Rhäzüns und an die Römerstraße herstellte, welche nach Heierli und Oechsli sich vom Heinzenberg nach Rhäzüns herniedersenkte und den Rhein unfern des Schlosses überquerte. Auch ist darauf zu verweisen, daß die Herrschaft Rhäzüns (die Dörfer Ems, Bonaduz und Rhäzüns) laut Spruchbrief von 1495 auf der rechten Talseite, Rhäzüns gegenüber, Wald- und Weiderechte besaß und auch nutzte. Auch nach der gütlichen Vereinbarung vom 25. Hornung des Jahres 1764 blieb ihnen das Weidrecht für Schafe erhalten. Sie trieben in der Folge früh im Frühling, „sobald der boden dermaßen aber worden, daß die weydten gangbahr waren, Ihres gantzes Haab Schäffen wehrend zwölf aneinander folgenden Tagen auf berührten Bodten und bis an den wißen Raviger genannt“. Die Ausübung dieses Weidrechtes wäre aber für Rhäzüns und Bonaduz ohne eine Überbrückung des Flusses undenkbar gewesen, denn es ist nicht anzunehmen, daß in der Nähe ein anderer Übergang bestanden habe, während Ems seine Habe durch den Brüel herein auf genannten Weideboden treiben konnte. Als nach Eröffnung neuer Verkehrslinien der Unterhalt nur mehr auf ihren Schultern ruhte, ließen sie die Brücke eingehen. Es darf angenommen werden, daß sie im Jahre 1856 nicht mehr bestanden habe, denn in diesem Jahre begaben sich die Dörfer Bonaduz und Rhäzüns ihrer dortigen Rechte und traten sie gegen eine Entschädigung von 2000 Franken an die Gemeinden Tomils und Ems ab. Es ist zu beachten, daß Ems seine Rechte nicht veräußerte, sondern noch erweiterte, weil es eben von dieser Brücke unabhängig war.

In der Gegend zwischen Rotenbrunnen und der Talenge beim Stein ist noch eine weitere Brücke zu suchen: die sagenhafte Pont Arsitscha oder Pontrasitschen, die im Domleschger Bundesbrief von 1423 als nördlichster Grenzpunkt des Domleschgs bezeichnet wird. Auch im Spruchbrief vom Jahre 1495, welcher Nutzungsverhältnisse in jener Gegend regelte, spielt diese Brücke eine wichtige Rolle. Die Kläger, nämlich die Leute der Herrschaft Rhäzüns, sprechen das Gebiet südwärts vom viel genannten „Stein“ bis zur Pont Arsitscha an, die Leute des Gerichtes zu Tomils als Beklagte machen hingegen ihre Rechte nach Norden

bis zum „Stein vor St. Jörgen Capellen herüber“ bei Rhäzüns gelend. Die sieben Rechtsprecher entscheiden, daß die „Ow Isla beala hinfüro mit Wunn, weidt, Holz und Feld zwischen Pontarsitschen und auch dem Stein vor St. Jörgen Capellen“ gemeinsam zu nutzen sei.

Wenn nun gewisse Geschichtschreiber diese Pont Arsitscha als Rheinbrücke bezeichnen, welche nördlich der heutigen Rheinbrücke bei Rotenbrunnen den Fluß überquerte, so muß diese Annahme auf Irrtum beruhen. In dieser Gegend hat es gewiß niemals eine Brücke gegeben.

Daß aber auch der erwähnte Übergang am Hügel von St. Georg nicht die Pont Arsitscha sein kann, ergibt sich logischerweise aus den Angaben in den genannten Urkunden. Das strittige Gebiet befand sich ja zwischen dieser Brücke und dem „Stein“, folglich muß sie also mehr südlich ihren Standort gehabt haben, und eine andere Überbrückung als die der Val Pedra wird es wohl nicht gegeben haben. Damit gebe ich Major Bener recht, der sie aus ähnlichen Erwägungen auch an dieses Tobel versetzt.

Im Laufe der Zeit ging dann dieser Lokalname vollständig verloren. Als im Jahre 1764 die Dörfer Ems, Bonaduz und Rhäzüns einerseits und das Gericht Tomils anderseits ein Einverständnis über die Nutzung der Islabeala abschlossen, mußten sie konstatieren, daß „durch den seithero lang verstrichenen Zeitraum die kundsahme des sogenannten Pondtrasitschen dermaßen verbliehen, daß auch die mindeste derselben gespuhr nicht können erblickt noch entdecket werden“. Dieses Verschwinden eines früher so bekannten Lokalnamens ist auffällig und kann meines Erachtens nur so erklärt werden, daß infolge einer Lautverschiebung aus Pont Arsitscha oder Rasitscha ein Ravitscha und Ravitg, der heutigen Benennung der Gegend von der Val Pedra südwärts bis zum großen Gemäuer von Niederjuvalta geworden ist. Es kann somit kaum ein Zweifel mehr bestehen, daß die Pont Arsitscha eine Überbrückung der Val Pedra in Ravitg war.

Folgende Abzweigungen dienten der Verbindung der Nachbarschaften mit der „Landstraße“:

1. Von der Brücke über das Tomilsertobel ostwärts bei den Mühlen vorbei, nach Plattas, steil über Bigliet hinauf nach Tomils.
2. Von Plattas an den beiden Säulen vorbei durch das Gut Ortenstein nach diesem Schlosse und von da dem heutigen Trasse

nach zum Feldkreuz auf der Höhe vor Paspels und nach Vitg; hier Einmündung in die Landstraße.

3. Der idyllische, landschaftlich reizvolle, beidseits von Nutz bäumen begleitete Weg am oberen Rande der Terrasse, auf welcher die in Obstbäumen versteckten Dörfer Tomils, Almens und Scharans liegen, verband und verbindet noch jetzt diese Ortschaf ten miteinander und vereinigte sich mit dem alten Schynweg nach Obervaz.

4. Da der alte Weg über Bigliet als Fahrweg zu steil war, schuf die Nachbarschaft Tomils schon früh einen Anschluß von der Landstraße bei Fontaneurs über Suviers (heutiges Trasse), dann der Gütergrenze Suviers/Quadra nach Osten in die unter 3 erwähnte Baumallee.

5. Die Bergdörfer Scheid, Feldis und Trans mußten sich mit steilen, oft halsbrecherischen Saumwegen begnügen, deren Spuren heute noch überall zu sehen sind. Der Warentransport erfolgte mittels Lasttieren oder menschlichen Lastträgern.

Diese „Landstraße“ muß den damaligen Domleschgern als ein großes Werk erschienen sein, während sie heute nicht mehr den primitivsten Verkehrsbedürfnissen gerecht würde. Den vorhandenen Resten nach zu schließen war es eine ganz einfache Anlage ohne Gefällsausgleich, ohne Belag und ohne Randsicherung. Die Breite wird wohl selten über zwei Meter hinausgegangen sein. Lagersteine ragten mancherorts aus der Fahrbahn heraus. Nach größeren Regenfällen war der Verkehr für kürzere oder längere Zeit unterbrochen, weil das Tomilsertobel oder ein anderer Wildbach die Fahrbahn auf größere Strecken mit Steinen und Schutt überdeckt, oder der angeschwollene Rhein beim „Stein“ die Anlagen weggeschwemmt hatte.

Seit dem Auskauf der Herrschaft Ortenstein von L. von Tschudi im Jahre 1527 lag die Pflicht des Straßenunterhaltes beim Gericht Ortenstein, und diese Aufgabe verursachte ihm nicht wenig Mühe, denn die häufigen Hochwasser des Rheins vernichteten immer und immer wieder die mit unzulänglichen Mitteln errichteten menschlichen Werke.

Der Unterhalt erfolgte gemeinschaftlich im Gemeinwerk. Ein vom Gericht bestellter „Fürleuter“ traf die Anordnungen und besorgte die Aufsicht. Hatte ein Hochwasser den Weg am „Stein“

unpassierbar gemacht, so berief der Landammann im Boden eine Versammlung von Delegierten sämtlicher sieben Gemeinden nach Tomils, dem Hauptort der Gerichtsgemeinde. Diese beschloß dann, nachdem sie den Bericht des Fürleuters zur Kenntnis genommen hatte, die Anhandnahme der ihr nötig scheinenden Arbeiten. Je nach dem Umfang derselben wurde die Zahl des Aufgebotes bestimmt, die sogenannte Rod. Am bezeichneten Tage begaben sich die Arbeiter frühzeitig auf ihre meistens weit abgelegenen Arbeitsplätze. Unter Aufsicht des „Fürleuters“ wurden die Verkehrshindernisse beseitigt. Oft mußten am Stein umfangreiche Sprengungen vorgenommen werden. Die Barauslagen für Sprengpulver, Zündschnur usw. wurden auf die Gemeinden verteilt.

Mit dem Erstellen und Unterhalt von Brücken waren bestimmte Grundstücke belastet. Wenigstens läßt sich dies bei derjenigen über das Tomilsertobel nachweisen. Im Jahre 1492, am 4. Januar, verkaufte nämlich Graf Georg von Werdenberg-Sargans als Herr zu Ortenstein an Gebrüder Ulrich und Lurentg Gertrich in Chur ein Stückli Wies, genannt die „Prugwies“ in der Nähe des Tomilsertobels, worauf die Verpflichtung lastete, die Brücke da-selbst unter der Mülin zu machen und zu erhalten. Sollte infolge Hochwassers die Erstellung einer neuen nötig sein, so haben sie das Recht, das Konstruktionsholz im sogenannten „Banholt“ zu hauen. 1578, im April, verkaufte Vintzentz von Mond, in Juvalt seßhaft, dem Lienhart Flary, seßhaft in der Mühle, ein Stück Bom- und Wingarten in der Mühle für frei, ledig und los, vorbehalten den Zehnten an die Pfarrei zu Tomils. „Die Brück zu erhalten, habe ich Verkäufer nicht angegeben, sondern an mich behalten.“

Am 8. August ist von den gestrengen, Edlen, Vesten Rechtsprechern H. Landvogt Hanß fictor Trauerß, H. Landvogt Fort. v. Juvalta, H. Haubtmann Dietrich Jecklin von hohen Realta, H. statthalter Stephan Ludwisch von Castelmur und Flury Buol in einem Rechtsstreit zwischen dem Hof Juvalta und der „Nach Purschaft Tamilß“ wegen Grenzen, Nutzungen usw. die Unterhaltpflicht der gleichen Brücke den Hofleuten von Juvalta überbunden worden.

Bei der Trennung des Gerichtes Tomils in die Halbgerichte Ortenstein im Boden und im Berg vom Jahre 1799 wurde der

Unterhalt der damals „Rotenbrunner Weg“ genannten Landstraße beiden Halbgerichten gemeinsam auferlegt. Es ist nun begreiflich, daß den weit abgelegenen Einwohnern von Trans und Scheid diese Aufgabe verhaßt war, und daß sie nur das Allernotwendigste und manchmal nicht einmal dieses zu leisten gewillt waren. Im Jahre 1827 stellte dann das Gericht zu Fürstenau erneut fest, daß der Unterhalt und die Fahrbarmachung der Straße bis zur Grenze des Gerichtes Ortenstein wie bis dahin vom Berg und vom Boden je zur Hälfte zu tragen sei, und verurteilte den Berg zur Bezahlung von 62 Gulden als sein Treffnis an Kosten von Sprengungen am „Stein“, welche nach dem Hochwasser vom Jahre 1823 notwendig geworden waren. Das Oberappellationsgericht des Kantons Graubünden, an das die Berger appellierten, bestätigte das erinstanzliche Urteil.

Da aber der Gemeinde Ortenstein im Boden die fortdauernden Unterhaltsarbeiten dieses Weges, wovon der größte und am schwierigsten zu unterhaltende Teil auf dem Emser Grund und Boden lag, ohne den Beistand dieser Gemeinde schwer wurde, ging man dieselbe um Hilfe an. Auch der Berg wurde zu vermehrten Leistungen ersucht. Die Gemeinde Ems wollte aber keinen Beistand leisten, und auch Ermahnungen des Kantons fruchteten nichts. Auch Ortenstein im Berg setzte seine Resistenz fort. So muß es also zu dieser Zeit mit der Befahrbarkeit der Landstraße durch den Brüel böse gestanden haben.

Unterdessen war aber auf der linken Talseite von Chur nach Splügen die große Kommerzialstraße gebaut worden (1818–1825). Es erwachte auch im Domleschg das Streben nach einer besseren Fahrstraße nach Chur. Da anerbte sich Graf Anton Victor von Travers auf Schloß Ortenstein, der spätere Bundesstatthalter, einen Anschluß der Talschaft an die neue Straße durch den Bau einer Brücke über den Rhein bei Rotenbrunnen herzustellen. Am 28. Mai 1828 kam der Vertrag zustande. Der Graf verpflichtete sich zum Bau derselben und das ganze Hochgericht Domleschg zollfrei zu halten, jedoch behält sich das Gericht Ortenstein im Boden vor, diejenigen mit einer Beschwerde zu belasten, die nicht Gerichtsbürger sind, sowie gleichfalls auch diejenigen, „so sich späterhin in diesem Gericht niederlassen möchten“. Wogegen das Gericht im Boden jährlich 160 Gulden bezahlt, die sich auf 150 Gulden reduzieren sollen, falls auch die Dörfer der ehemaligen Herrschaft

Rhäzüns zu einem Beitrag bereit wären. Die Gemeinden verpflichteten sich, die Verbindung der alten Straße mit der neuen auf eigene Kosten zu erstellen. Der Erbauer ist berechtigt, den Unterhalt aufzugeben, falls derselbe auf zu große, nicht vorhergesehene Schwierigkeiten stoßen sollte. Zeichner des Vertrages sind: A. V. von Travers, Balthasar Anthony Tschupp im Namen Paspels', Conrad Christoffel, Luzi Raguth, Joseph Simonessa, Joh. Bartholome de Casper, Joh. Peter Raguth, Joh. Georg Raguth, Julius Prosper Caviezel, Amtslandammann, Joh. Zar als Deputierter von Tomils, Christian Victor Caviezel, Lorenz Caviezel, Jakob Anton Caviezel, Martin Castelmur, Mang Nauli und Hans Heiri Castelmur.

Es gelang dann, nachträglich auch die genannten Interessenten zur Mithilfe zu gewinnen. Die Gemeinden Rhäzüns, Bonaduz und Ems, froh, der schwierigen Unterhaltung des alten Wegen im Brüel enthoben zu werden, beteiligten sich in der Art, daß sie an die in Holz gedachte Brücke die lärchenen Tramen zu liefern bereit waren, was ihnen mit einem Kapital von 525 Gulden angerechnet wurde. Ihren Leuten wurde als Anerkennung dieser Leistung ebenfalls Zollfreiheit zugesichert.

Das Gericht Ortenstein im Berg kaufte sich mit einem Beitrag von 1250 Gulden zugunsten des Brückenbaues von sämtlichen früheren Verpflichtungen des Unterhaltes des alten Weges los. Nach diesen Zuschüssen verblieb dem Gericht im Boden nur noch die Verpflichtung eines jährlichen Zinses von 71 Gulden 15 Kreuzern an die gräfliche Familie.

Als Entschädigung für Bau und Unterhalt der Brücke gewährte, wie das damals üblich war, der Kleine Rat des Kantons Graubünden dem Brückenbauer das Recht zur Erhebung eines Zolles. Dieser Tarif ist noch erhalten und lautet folgendermaßen:

*Tariff des Brückengeldes für die Rheinbrücke zu Rotenbrunnen.*

Von Fußgängern . . . . .	1 Blgr.*
Von Zugvieh vor Fuhrwerken aller Art und unbeladenen	
Wagen, das Stück . . . . .	6 ,,
Von angespanntem Vieh vor leeren Wagen . . . . .	3 ,,
Von Reit- und anderen Pferden . . . . .	2 ,,
Von jedem Stück Hornvieh . . . . .	1 ,,

\* Nach W. von Juvalt war 1 Bluzger der siebzigste Teil eines Guldens (zirka 2½ Rappen heutiger Währung).

Von jedem Stück Schmalvieh, Kälbern, Schaafen, Schweinen,		
Ziegen . . . . .	1/2	Blgr.
Für 100 Stück Schmalvieh . . . . .	24	„
Was über 100 Stück Stück ungerad ist, für 2 Stück . . . . .	1	„

Von beladenen oder unbeladenen Flößen, die unter der Brücke durchgehen, wird nichts gefordert.

Von Entrichtung dieses Brückengeldes sind befreit:

- Eidgenössische Gesandtschaften,
- Eidgenössische Militärfuhrwerke und zum Militär gehörende Pferde,
- Gespann und Pferde für Hilfe in Feuersnoth und Wassergefahr,
- Polizei-, Armen-Leichentransporte.

Ferner sind diejenigen, welche bei der Einzugsstation die betreffende Gebühr erlegt haben und vor Verfluß von 24 Stunden entweder leer oder mit der gleichen Ladung oder mit dem gleichen Aufsitzfuhrwerk zurückkehren, der Bezahlung zum zweiten Mal enthoben.

Chur, 1. Februar 1844.

Der Kleine Rat verordnet den öffentlichen Anschlag und die genaue Nachachtung vorstehenden Tariffs.

Mit der neuen Bundesverfassung von 1848, resp. dem zwischen der Eidgenossenschaft und dem Kanton Graubünden 1849 abgeschlossenen Zollablösungsvertrag fielen sämtliche Weg- und Brückengelder dahin. Graf Josef von Travers, der Sohn des Brückenbauers, erhielt 1850 vom Kanton jährlich 218 Gulden als Entschädigung für die dahingefallenen Einnahmen. Diese Summe wurde auch vom Nachfolger, W. von Juvalt, bis 1875 bezogen. Da beschloß der Große Rat, gestützt auf die Bundesverfassung von 1874, die Zollentschädigungen nicht mehr auszurichten. Nun fühlte sich natürlich Wolfgang von Juvalt auch des Unterhaltes der Rheinbrücke enthoben, wie auch der Rückgabepflicht der vom Gericht Ortenstein laut Konvention vom 30. Mai 1828 geleisteten Zuschüsse.

Nachdem die alte Brücke durch die Hochwasser der Jahre 1888, 1889 und 1890 stark mitgenommen war, erfolgte 1892 der Bau der jetzigen eisernen in einer Sprengung. Der Kostenanschlag belief sich auf 31 000 Franken, wozu noch 2000 Franken für die Erstellung der Widerlager, Aufdämmung und seitliche Abfahrten hinzukamen. Am 30. Mai 1890 war die neue Domleschgerstraße vom Großen Rat admittiert worden. Die zu erstellende Brücke wurde nunmehr als Bestandteil derselben anerkannt und vom Kanton subventioniert. Letzterer beteiligte sich in der Art,

daß er einen Beitrag von 50 Prozent der Mehrkosten einer eisernen Brücke gegenüber den Kosten einer hölzernen mit Jochen leistete.

Nach dem neuen Gesetz übernahm die Gemeinde Rotenbrunnen als Territorialgemeinde Bau und Unterhalt sowie die Erstellung der rechtsseitigen Zufahrt. Die Erben des verstorbenen W. von Juvalt bezahlten an letztere die Summe von 4000 Fr. und erwirkten damit die Ablösung ihrer sämtlichen Verpflichtungen aus dem Brückenbauvertrag von 1828.

In den Jahren 1892–1896 wurde dann die neue Domleschgerstraße erstellt.

1902–1904 kam endlich auch der Domleschgerberg, die Gemeinden Scheid und Feldis zu ihrem sehnlichst erwarteten Sträßchen, während das kleine Trans bis nach dem Weltkrieg warten mußte, bis auch sein Wunsch in Erfüllung ging. Seitdem das Bündnervolk dem Automobil Gastrecht gewährt hat, herrscht neues und regeres Leben auf den Straßen des Tales. Wo früher hie und da ein menschlicher Lastträger oder ein Grautier mühselig die Höhe der Bergdörfer zu gewinnen suchten, da verkehren jetzt flinke Autos und bringen etwas Leben in die Eintönigkeit der von großen Verkehrsadern abgelegenen Dörfchen.

---

## Das römische Paßheiligtum auf dem Julier.

Von Oberingenieur H. Conrad, Chur.

In einer kleinen Arbeit, die den gleichen Titel trägt und die im Jahrgang 1936 des „Bündn. Monatsbl.“ erschienen ist, berichtet der Verfasser über Ausgrabungen auf der Paßhöhe des Juliers in den Jahren 1934 und 1935. Diese hatten einwandfrei ergeben, daß die beiden Juliersäulen auf römischem Grund und Boden stehen. Ob das gefundene, zirka 5 m im Geviert messende, Fundament einst einen Altar trug, oder ob auf demselben auf einem Postament sich eine hochragende Säule erhob, war nicht festzustellen. Dr. Laur-Belart neigte zur Annahme eines Altars, an