

**Zeitschrift:** Archäologie Graubünden. Sonderheft  
**Herausgeber:** Archäologischer Dienst Graubünden  
**Band:** 11 (2022)

**Artikel:** Alte Talwege im Unterengadin  
**Autor:** Planta, Armon / Planta, Tumasch  
**Kapitel:** Lavin - Zernez - Brail  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1003703>

### **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:** 09.02.2026

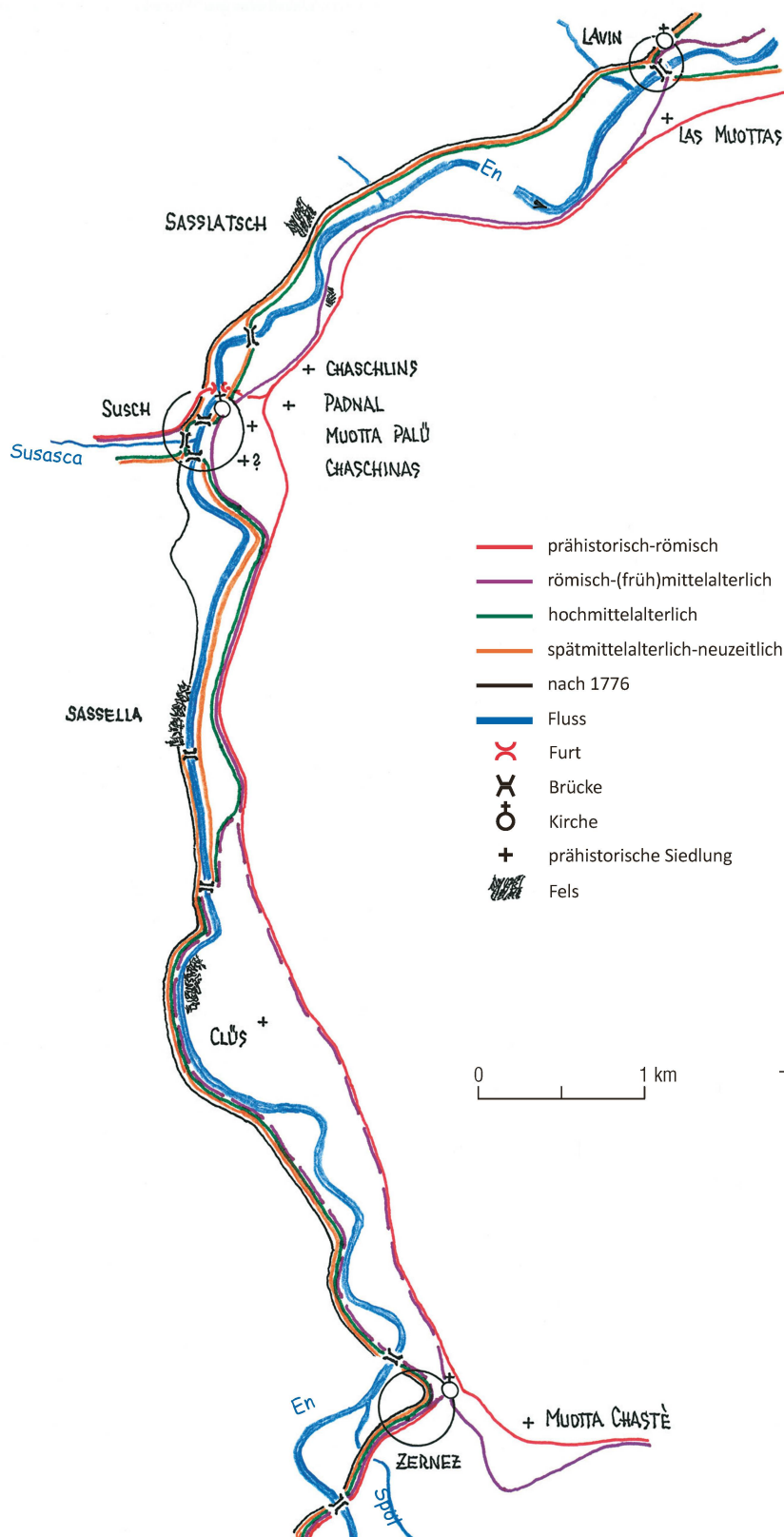
**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# Lavin – Zernez – Brail

## Abschnitt 8: Lavin – Zernez

### Prähistorisch-mittelalterlicher Talweg

Logischerweise beeinflussten sich die urgeschichtlichen Siedlungen und Wege gegenseitig. Die Siedlungen entstanden an Orten, die günstig lagen und verteidigt werden konnten. Die Wege führten dort durch das Gelände, wo dieses wegfreundlich war. Von Lavin bis nach Zernez lagen alle urgeschichtlichen Siedlungen<sup>38</sup> auf der rechten Talseite, also sind auch die ältesten Talwege auf dieser Seite zu suchen **Abb. 53**. Dass diese Wegssituation ab Lavin bis Zernez bis ins Mittelalter angedauert hat, beweist unter anderem die schon erwähnte Beschreibung Lavins durch Campell: «Das Dorf Lavin liegt übrigens am linken Ufer des Inns... dort wo der Lavinuoz in den Inn mündet. Wohl liegen einige andere Häuser auf der anderen Seite des Inns, gegen Abend gegenüber der Mündung des Lavinuoz».<sup>39</sup> Diese «einige Häuser» standen mit grosser Wahrscheinlichkeit am frühmittelalterlichen Weg, welcher rechtsseitig talaufwärts führte, sie müssen sich westlich der Brücke befunden haben und älteren Datums gewesen sein als die Häuser östlich der Brücke in Plans, denn diese erwähnt Campell nicht. Das heisst, diese müssen seinerzeit noch inexistent gewesen sein. Damals führte der neuzeitliche Weg rechtsseitig von Garsun kommend über diese Brücke auf die linke Seite (nach Lavin) hinüber.



**Abb. 53:** Talwegentwicklung im Raume Lavin–Zernez.



**Abb. 54:** Zerne. Lavin (Stelle 8.1.2). Stützmauer, wahrscheinlich aus dem Mittelalter. Blick nach Südwesten.

Der älteste Talweg Richtung Zerne führte unseres Erachtens noch im Frühmittelalter auf der rechten Talseite durch die Flur von Val Plan, dann durch den grossen Wald, nördlich der Foura da Baldirun (grosse, felsige Geländesenke, 1622 bei der Invasion der österreichischen Soldateska unter Oberst Baldirun von den Suschern als Zuflucht benutzt)<sup>40</sup> zu den urgeschichtlichen Siedlungen Chaschlin, Padnal und Motta Palü, östlich an Chaschinas, dann Richtung Zerne, östlich an Muottas da Clüs vorbei.<sup>41</sup> Vor Stelle 8.1.1 präsentiert sich ein wunderbares altes Trasse aus Zeiten, in denen ein Weg einfach durch das Begehen einer Landschaft sich organisch in die Natur einbettete. Im Einklang von Mensch und Natur entstanden Routen, die zu Wegen wurden, ohne dass Werkzeuge eingesetzt wurden oder dass der Mensch das Bedürfnis hatte, die natürlichen Gegebenheiten durch bau-



**Abb. 55:** Zerne, Clüs – Plattas – Chat (Stelle 8.1.3). Prähistorisch-mittelalterlicher Talweg nördlich von Zerne. **F** Felseinschnitt (siehe Stelle 8.1.4, **Abb. 56**). **N** neuzeitlicher Forst- und Landwirtschaftsweg nach Clüs (Topographischer Atlas 1877). Blick nach Norden.

liche Massnahmen zu überlisten. Item, vor Stelle 8.1.1 bewegt man sich heute vorerst auf einem solchen, sich dahin schlängelnden Trasse, das aber plötzlich «neuzeitlicher» wird. Wer die Augen öffnet, findet aber talseits die Fortsetzung dieser ehemaligen, wahrscheinlich prähistorisch-römischer Wegführung (Stelle 8.1.1). Bei Stelle 8.1.2, **Abb. 54** gibt es schon eine Art Mauer talseits an diesem Weg, welche aber bereits jünger zu datieren ist.

Nach dem Gebiet des heutigen Susch verlief der prähistorisch-mittelalterliche Talweg vorerst durch eine relativ ebene, anspruchslose, von Lawenniedergängen, Felsstürzen und Murgängen geprägte Landschaft. Die engste, schluchtartige Passage auf halbem Weg (bei Crastatscha) war damals rechtsseitig unpassierbar, da der Inn bis an den Felsen westlich von Punkt 1514 kam. So wich



**Abb. 56:** Zerne, Plattas (Stelle 8.1.4). Prähistorisch-mittelalterlicher Talweg nördlich von Zerne. Wahrscheinlich mittelalterlicher Felseinschnitt (siehe Stelle 8.1.3/F, **Abb. 55**), talseitig war der Weg möglicherweise mit einer Stützmauer gesichert. Blick nach Norden.



**Abb. 57:** Zerne. Susch, Craviz (Stelle 8.3). Hier führte der Weg von der Punt Suot (untere Brücke B1) über den Inn kommend nach Susch. Die Brücke wurde im Mittelalter gebaut als sich die Siedlung von Susch (später Sur Punt) noch ganz auf der rechten Innseite befand. Blick nach Norden.

man diesem Hindernis aus und streifte zugleich die urgeschichtliche Siedlung auf den Muottas da Clüs (Punkt 1684).<sup>42</sup> Das bedingte ab Pra God eine Steigung von 200 m. Der Weg ist noch gut erhalten, da an ihm seit dem Mittelalter nichts geändert, aber durch alle Zeiten benutzt wurde.

Südlich von Clüs war der von Felsen durchsetzte Hang von Plattas kein Hindernis für einen Fuss- und Saumpfad (25 % Gefälle). Das Bemühen jedoch, die anspruchsvollen Passagen zu entschärfen, verrät uns ein Felseinschnitt (Stelle 8.1.3, **Abb. 55** und 8.1.4, **Abb. 56**). Zur Querung des folgenden Schuttkegels Gonda folgte eine geringe Gegensteigung.

Etwa im 18. Jahrhundert bauten die Zernezener einen neuen, höher führenden Fahrweg, der nur noch als Verbindung nach Clüs diente. Er hat ein regelmässiges Gefälle von 15 % und wurde erst durch die heutige, höher gelegene Waldstrasse ersetzt.

In Zernez teilte sich (Weggabelung Mitte Dorf) der Talweg östlich des Punktes 1473 nach dem Oberengadin und nach dem Ofenpassgebiet. Darum befinden sich hier die ältesten Siedlungsreste aus römischer Zeit.<sup>43</sup> Der älteste Weg ins Ofenpassgebiet, und damit auch ins obere Veltlin, wird am südwestlichen Fuss, der in urgeschichtlicher Zeit besiedelten Muottas (Chastè)<sup>44</sup> (Punkt 1590), geführt haben.

#### ***Mittelalterlich-neuzeitlicher Talweg nach Susch***

Zum mittelalterlichen Talweg: Im Rahmen der Urbanisierung wurde wahrscheinlich die Wiese von Uorch (nordwestlich der Foura da Baldirun) durch einen direkten Weg von Susch aus, dem Inn entlang, erschlossen. Dazu musste die Felspartie

(Stelle 8.2) zwischen Craviz und Uorch überwunden werden, womit auch der Talweg über diesen Feldweg zur mittlerweile entstandenen Siedlung Susch (später Sur Punt) geführt haben muss.

Schon zur Zeit Campells (16. Jahrhundert) aber führte der Talweg von Lavin nach Susch auf der linken Seite des Inns. Dessen schwierigste Stelle befand sich am Fusse des Sasslatsch (grosser Felsen). War sie aber doch nicht so schwierig, als dass sie die Suscher an der Nutzung ihrer Äcker und Wiesen in Nusch (östlich der Val Sagliains) gehindert hätte? Dagegen erwähnt Campell ausdrücklich, in Susch gebe es vier Brücken<sup>45</sup>, drei gibt es heute noch, mit der vierten Brücke meint er von Lavin kommend, eine später verschwundene Brücke (Punt Suot/B1) über den Inn zwischen Raglia und Craviz. In der Flur von Craviz ist der einstige Weg vom Inn zur Tuor und damit zum östlichen Dorfeingang noch gut sichtbar (Stelle 8.3, **Abb. 57**).

Die Tuor (Turm, Landeskarte)<sup>46</sup> steht also nicht grundlos mitten im Felde, sie gehört unseres Erachtens zum älteren Dorfteil Sur Punt. Darum steht dort auch die Kirche. Die beiden Dorfteile Suschs am linken Ufer des Inns liegen auf dem Delta der Susasca. Die Entstehung der beiden Dorfteile beidseits der Susasca war nur möglich durch eine vorherige Korrektur des Wildbaches.

So ist es auch einleuchtend, dass sich der durchgehend linksseitige Dorfzugang (westlich der Brücke B1), zwar lawinengefährdet und mit einer weiteren Felspartie durchsetzten Zone bei Laviner Suotruinas, erst später ergab. Zur Zeit Campells wurden jedoch noch beide Dorfzugänge benutzt.

Wir dürfen annehmen, dass die Brücke von Sur Punt oder Punt Baselgia (Kirchenbrücke B2) anfänglich nur dem Verkehr über

den Flüelapass diene, dessen erster Zugang auf der linken Seite der Susasca erfolgt sein muss **Abb. 58**. Auf dieser Bachseite entstand auch der erste, linksseitige Dorfteil. Dieser wird sich dann bei der, im Mittelalter ab Lavin erfolgten Verlegung des Talweges auf die linke Talseite, mit einem direkteren Zugang zum Flüela beidseitig der Susasca erweitert haben.

Das heisst, die Brücke B3 über die Susasca (Punt da la Stadaira/Waagebrücke) muss schon bald für die Nutzung der Flur von Less südlich von Susch gebaut worden sein; sie ermöglichte zugleich einen günstigeren Zugang zum Flüelapass als auf der linken Bachseite.

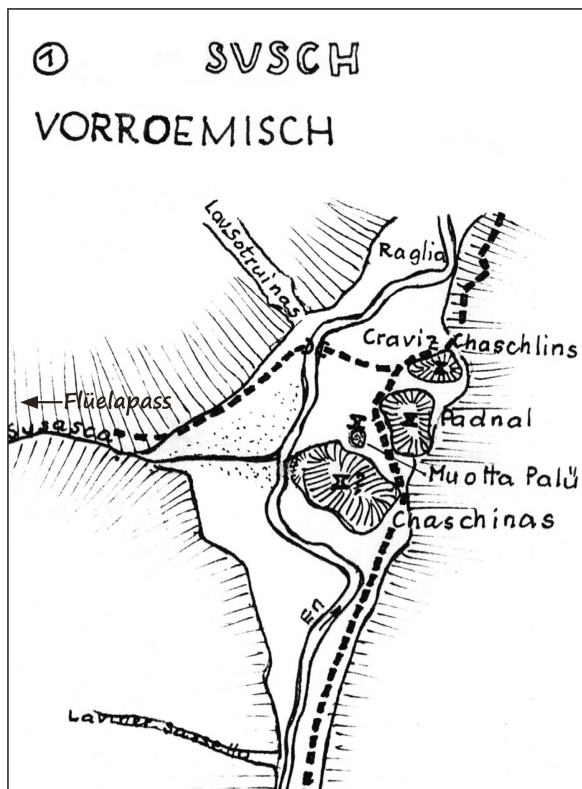
Um den besonders für Fuhrwerke anspruchsvolleren Übergang des Talweges von Sur Punt über Stelle 8.4 nach Zernez zu beheben, baute man gemäss Campell<sup>47</sup> um 1500 die vierte Brücke B4 auf der Südseite des Dorfes, die über den Inn leitete **Abb. 59**. Nun führte der Talweg von Lavin her kommend, entweder über die Brücke B1 in Craviz durch den älteren Dorfteil Sur Punt, dann (anstatt über den, wie bis anhin steilen, westlichen Ausläufer des Burghügels von Chaschinas, an der Stelle 8.4) über die Brücke B2 auf die linke Innseite zurück, zum jüngeren Dorfteil, welcher nun auch durchgehend linksseitig zugänglich war. Es folgte der Übergang der Susasca auf B3 mit Abzweigung zum Flüelapass oder über den Inn bei B4 auf die rechte Talseite nach Zernez. Die hier beschriebene Entwicklung des Verkehrs in und um Susch ist selbstverständlich nicht im Detail zu belegen, aber anhand der vorhandenen Daten sehr wahrscheinlich und vernünftig. Sie soll dazu dienen, die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung im Raume Susch zu veranschaulichen **Abb. 58; Abb. 59**.

### ***Mittelalterlich-neuzeitlicher Talweg von Susch nach Zernez***

Schon im Mittelalter eliminierte man den Übergang mit 200 m Gegensteigung über Clüs. Da ab Pra God ein Weg längs des Inns auf der rechten Talseite, wie schon erwähnt, zu schwierig gewesen wäre, baute man bei Punkt 1447 eine Brücke B6 über den Inn (Stelle 8.5; Stelle 8.5.1, **Abb. 60**; Stelle 8.5.3, **Abb. 61**; Stelle 8.5.4, **Abb. 62**). Dies muss schon früh erfolgt sein, da dort im Mittelalter der Galgen des Hochgerichtes Sur Munt Falun (Kreis Sur Tasna und Ftan) entstand. Dies verrät noch der heutige Ortsname Fuorcha (Galgen), Güstizia (Gerechtigkeit) oder Puniasca (Bestrafung) und natürlich die beiden restaurierten Galgen Säulen (Stelle 8.5.2).<sup>48</sup>

Am rechten Innufer, nördlich der heutigen Wanderwegbrücke, ist der mittelalterliche Zugang zur ehemaligen Brücke B6 noch vorhanden. Er führt schräg am Hang gegen den Inn hinunter (Stelle 8.5.1, **Abb. 60**), sodass wir annehmen dürfen, die 1772 weggeschwemmte Brücke habe an der gleichen Stelle wie heute den Inn überquert. Am westlichen, linken Innufer, talseits der Strasse, war der historische Weg zu Armon Plantas Zeiten auf ca. 100–150 m Länge noch erstaunlich gut erhalten (Stelle 8.5.3, **Abb. 61**; Stelle 8.5.4, **Abb. 62**). Heute, im Jahr 2020, ist dieses Talwegstück durch den Strassenbau vollkommen zerstört. Dieser Abschnitt nahm eine besondere Stellung ein, denn da wurde der mittelalterliche Talweg vom späteren, neuzeitlichen von 1772 (?), nach dem Hochwasser, sicher aber ab 1776, überdeckt.

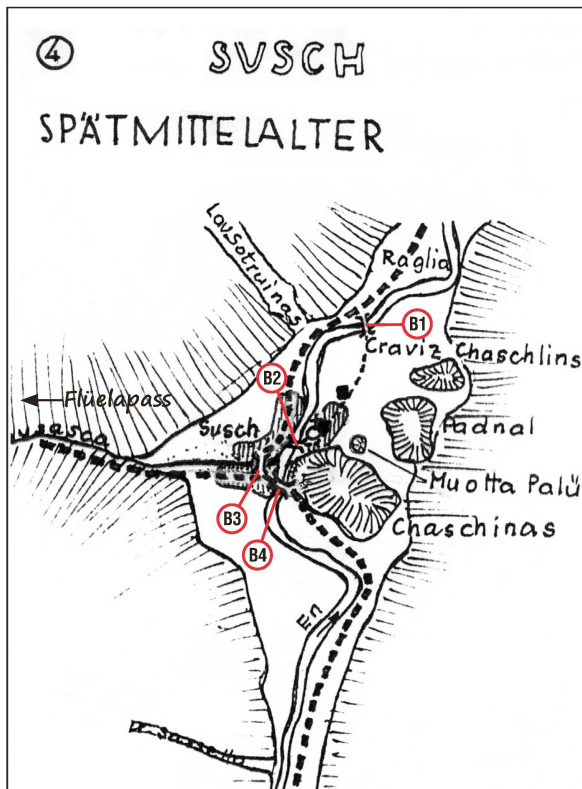
Auch nach der grossen Strassenbiegung, in der Enge von Crastatscha (östlicher Punkt 1496), gab es noch einen ca. 20 m langen Wegabschnitt. Von hier bis zur Flur Pra-



**Abb. 58:** Vorrömische Zeit / Frühmittelalter

Zwischen Lavin und Zernez sind mehrere urgeschichtliche Siedlungen auf der rechten Talseite belegt.<sup>49</sup> Der älteste Talweg muss also an diesen vorbeigeführt haben. Das ist einleuchtend, wenn man sich die zahlreichen Gefahrenzonen und Hindernisse auf der linken Talseite vor Augen führt: drei grosse Seitenbäche, Lawinenzüge, drei Felsbarrieren, wovon diejenigen von Sassella südlich von Susch erst 1776 überwunden wurde. Der Weg zum Fluelapass wird am Inn über Furten nördlich und südlich der Mündung der Susasca erfolgt sein. Vielleicht schon zur Römerzeit, mit grosser Wahrscheinlichkeit spätestens im Frühmittelalter, baute man für den Zugang zum Fluelapassweg die Brücke B2 über den Inn, an deren rechtsseitigem Zugang das ehemalige Dorf Susch, später Sur Punt genannt, entstand.





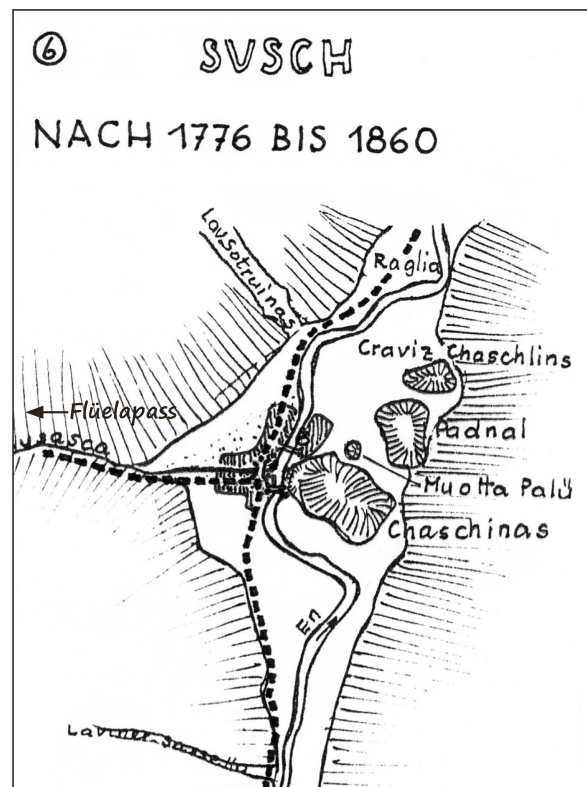
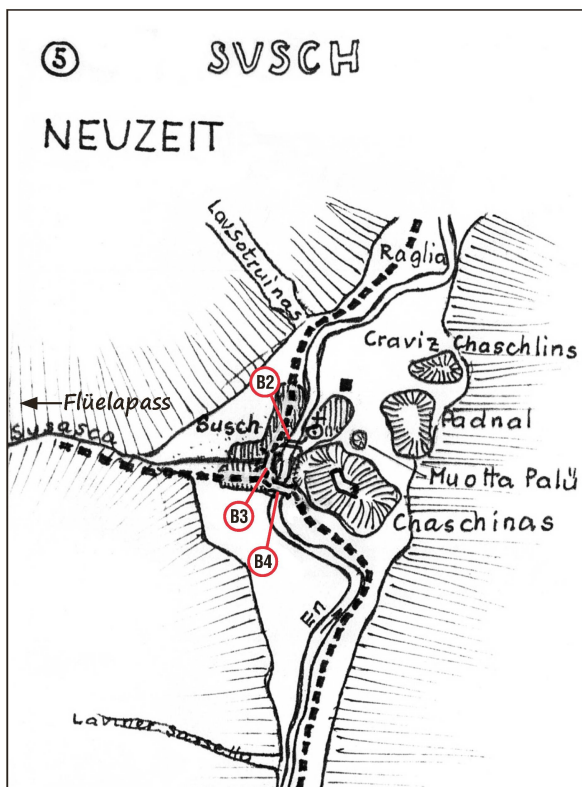
**Abb. 59:** Früh-/Hochmittelalter

Im Mittelalter suchte man einen günstigeren Weg von Lavin nach Susch. Man wählte die linke Talsohle, vielleicht auch deswegen, weil dort, durch die Urbarmachung bedingt, auch bessere Feldwege entstanden waren. Da aber in Susch die Mehrzahl der Häuser immer noch auf der rechten Flussseite stand, führte der Talweg in Raglia-Craviz mit der Brücke B1 über den Inn zum heutigen Dorfteil Sur Punt. Von dort gelangte man über die Brücke B2 und die neu erbaute Brücke B3 zum Flüelapassweg bzw. zum Landwirtschaftsgebiet Less.

#### Spätmittelalter / Neuzeit

Im Spätmittelalter wurde in Susch westlich des Hügels von Chaschinas über den Inn eine Brücke B4 gebaut, um die Gegensteigung über den Fuss von Chaschinas (Stelle 8.4) auszumerzen. Damit wurde die Brücke B1 gänzlich hinfällig, denn nun verblieb der von Lavin kommende Verkehr bei Susch auf der linken Talseite und das ursprüngliche Susch wurde zu Sur Punt weil es nur «über die Brücke» (B2) erreichbar war. Der Verkehr teilte sich südlich der Brücke B3 zum Flüelapass, und talaufwärts.

Im Jahre 1776 wurde auch ab Susch die neue Talstrasse auf die linke Talseite verlegt.





**Abb. 60:** Zernez (Stelle 8.5.1). Rechtsseitiger, mittelalterlich-neuzeitlicher Zugang zur einstigen Punt da la Güstizia (B6). Sie wurde 1772 durch ein Hochwasser zerstört und danach nicht wieder aufgebaut. Blick nach Süden.



**Abb. 61:** Zernez (Stelle 8.5.3). Mittelalterlicher und neuzeitlicher Talweg am linken Innufer südlich der Punt da la Güstizia (B6), zwischen Inn und Strasse. Beide Trassees sind beim Strassenbau im Jahr 2020 zerstört worden. **M** mittelalterlicher Talweg von der Brücke Punt da la Güstizia (B6) in Richtung Zernez. Er ist teilweise vom neuzeitlichen Weg überdeckt, dessen Bau nach dem Hochwasser von 1772 erfolgt sein muss. **N** neuzeitlicher Talweg, erbaut spätestens 1776, kurz vor seiner Einmündung in das Trassee des mittelalterlichen Talweges. Blick von oben.

schitsch fanden wir keine alten Wegreste mehr, auch ist nicht mehr ersichtlich, wie der Felsvorsprung vor Praschitsch (Punkt 1475.7, ältere Landeskarte) gemeistert worden war. Zur Zeit meines Vaters soll im nördlichen Teil von Prashitsch, talseits der heutigen Strasse, ein kiesiger Streifen in der Ackererde sichtbar gewesen sein. Heute ist erst ab Mitte Prashitsch der ehemalige, auf der Dufourkarte ersichtliche Weg, zu erkennen (Stelle 8.6, **Abb. 63**).

Vor Zernez, etwa an der gleichen Stelle wie die heutige Strassenbrücke B7, wird auch damals der Inn überquert worden sein. So verzweigte sich der Talweg zum Ofenpass bzw. ins Oberengadin seit dem Mittelalter in der Dorfmitte bei Punkt 1473 (heutige Weggabelung).

***Punt Valmazun:** Nun muss es in späterer Zeit noch eine Brücke B5, die Punt Valmazun, gegeben haben (Stelle 8.7), denn im Vertrag vom 28. März 1777 erfährt man, dass «... um der neuen Strasse in Sasella mehr Sicherheit zu geben, verzichtet die Gemeinde Susch auf die dortige Nutzung des Waldes und zwar von der gewesenen Punt Valmazun in Richtung Susch bis zur Punt Crap».<sup>50</sup> So erfahren wir hier, dass sich in der Val Mazzun erstens, früher eine weitere Brücke befand und zweitens, dass auch diese beim Hochwasser von 1772 zerstört worden war.*

*Den Standort der einstigen Brücke Punt Valmazun B5 (Stelle 8.7) fanden wir nach genauer Angabe von Jakob Planta (1899) in Susch. Während am rechten Ufer keine Spuren der Brücke zu finden sind, ist am linken Ufer ein Rest der Zufahrtsrampe noch erhalten, besonders erkennbar am talseitig verlaufenden Stützmauerchen (Stelle 8.7.1, **Abb. 64**). Dazu sind auch zwei im Innbett eingelegte, ausgefiederte*

*Lärchenbalken (Stelle 8.7.2, Abb. 65) des einstigen, mit Steinen gefüllten Holzkastens des westlich Brückenpfeilers, erhalten. Diese Brücke B5, die der Forst- und Landwirtschaft von Susch diente, befand sich unmittelbar nach der grossen Felsbarriere von Sassella (Sass / Crap; Stein, Fels). Also, von Susch kommend, zweigte man von dem mittelalterlich-neuzeitlichen Talweg bei der Brücke B5 ab und bewegte sich damit auf einem land- und forstwirtschaftlichen Weg auf die linke Talseite bei Val Mazzun.*

#### **Neuzeitliche Fahrwege und Strassen zwischen Susch und Zerne**

Im Jahre 1772, bei dem erwähnten Hochwasser, wurde auch die Brücke B6, Punt da la Güstizia, zerstört. Laut Vertrag<sup>51</sup> vom 28. März 1777 zwischen den Gemeinden des Gerichtes Sur Munt Falun (Ftan – Zerne) erfahren wir folgendes:

Die Punt da la Güstizia, respektiv Puniaschia (Puniasca), war 1760 mit grossem Aufwand neu gebaut worden. Leider wurde sie 1772 vom Hochwasser zerstört. Um sich in Zukunft den kostspieligen Neubau der Brücke bei einer eventuellen späteren Zerstörung durch Hochwasser zu entziehen, beschlossen 1773 die Gemeinden, den Talweg zwischen Susch und Zerne durchgehend auf die linke Talseite zu verlegen. Dazu musste der vorgesehene Fahrweg die Felsen des Laviner Sassella durchqueren (Stelle 8.10), Abb. 68. Dieser Fahrweg wurde 1776 für den Verkehr geöffnet. Dessen Baukosten wurden im gleichen Verhältnis unter die Gemeinden verteilt, wie es beim Bau der Brücke in La Güstizia seit jeher der Fall gewesen wäre. Der Unterhalt dieses Fahrweges aber oblag allein der Gemeinde Susch, wie auch die anderen Gemeinden zum Wegunterhalt auf ihrem Gebiet verpflichtet waren.



**Abb. 62:** Zerne (Stelle 8.5.4). Mittelalterlicher und neuzeitlicher Talweg am linken Innufer südlich der Punt da la Güstizia (B6), zwischen Inn und Strasse, wenig südlicher von Stelle 8.5.3, Abb. 61. **M** mittelalterlicher Talweg, teilweise vom neuzeitlichen Talweg **N** überdeckt, dessen Bau nach dem Hochwasser von 1772 erfolgte. **N** neuzeitlicher Talweg, erbaut spätestens 1776, kurz vor seiner Einmündung in das Trasse des mittelalterlichen Talweges **M**. **S** Talseitige Stützmauer des neuzeitlichen Weges. **T** heutige, vor 2020 erbaute Talstrasse. Blick nach Nordwesten.



**Abb. 63:** Zerne (Stelle 8.6). Mittelalterlich-neuzeitlicher Talweg in der Ebene von Praschitsch. Blick nach Südsüdosten.

Begehen wir nun die noch vorhandenen Abschnitte des neu gebauten, neuzeitlichen Fahrweges von Susch nach Zernez. Davon ist besonders der Abschnitt in der Flur von Cuschinai vorzüglich als Relikt der Strassenbaukunst des ausgehenden 18. Jahrhunderts erhalten. Bei Stelle 8.8.1, **Abb. 66** zweigte der ca. 2 m breite Fahrweg vom älteren Feldweg nach Cuschinai rechts ab. Bergwärts ist er zum Teil von einer noch heute vorzüglich erhaltenen Böschungsmauer begleitet (Stelle 8.8.2, **Abb. 67**). Der etwas

merkwürdige Verlauf des neuzeitlichen Fahrweges ergab sich durch die gewollte Schonung des Kulturlandes.

Heute, von der Strasse und von der Bahn geschnitten, sind weiter nur Teilstücke des neuzeitlichen Fahrweges zu erkennen, so z. B. bei Stelle 8.9. Ab hier konnten wir keine Spuren des neuzeitlichen Fahrweges mehr finden, auch ausserhalb des Bahntunnels nicht. Darum müssen wir annehmen, der neuzeitliche Fahrweg sei dort über und



**Abb. 64:** Zernez. Susch (Stelle 8.7.1). Mauerreste der westlichen Brückenzufahrt zur Punt Valmazun (B5) über den Inn. Diese Brücke diente vor allem der Suscher Forst- und Landwirtschaft im Gebiet Val Mazzun.

**B** Balkenreste des Holzkastens des westlichen Brückenpfeilers (siehe Stelle 8.7.2, **Abb. 65**). **M** Mauerreste der Brückenzufahrt. **T** Fahrweg nach 1776. **S** heutige Strasse. Blick nach Westen.



**Abb. 65:** Zernez. Susch (Stelle 8.7.2). Ausgefächerter Lärchenbalken des Holzkastens des westlichen Pfeilers der Punt Valmazun (B5).

nicht ausserhalb oder bergseits der heutigen Strasse verlaufen, und so bei deren Bau zerstört worden. Einzig bei Stelle 8.10, **Abb. 68** fanden wir gut 1 m höher als das heutige Strassenniveau einen 5 m langen Rest des in den Felsen gesprengten Wegeinschnitts.

Kurz darauf folgt talseits der heutigen Strasse noch ein längeres Stück des neuzeitlichen Fahrweges (Stelle 8.11) bis zur ehemaligen Brückenstelle der Punt Val-

mazun B5. Hier fallen besonders die talseitigen Stützmauern ins Auge, die für die Vor-Fundamentierung der heutigen Strasse übernommen werden konnten. Bis 100 m südlich der heutigen Brücke für Wandernde (B6) sind keine Überreste des neuzeitlichen Fahrweges mehr zu finden, sodass wir annehmen müssen, er sei etwa so wie die heutige Strasse verlaufen und/oder vom Bauschutt dieser überdeckt. 100 m südlich der Brücke B6 war der neuzeitliche Fahrweg und der mittelalterliche Talweg, wie



**Abb. 66:** Zerne. Susch (Stelle 8.8.1). Südlich von Susch in den Fluren Less – Cuschinai. Gut erhaltener, neuzeitlicher Fahrweg von 1776. **A** Abzweigung vom einstigen Feldweg. **M** Anfang der Wegmauer in der einstigen Innböschung (siehe Stelle 8.8.2, **Abb. 67**). Im Vordergrund *mamma / nona* Rosamaria Planta, die treueste Begleiterin bei der Wegforschung von *bap / bazegner* Armon Planta. Blick nach Norden.

die Stellen 8.5.3, **Abb. 61** und 8.5.4, **Abb. 62** beweisen, bis 2020 gut zu erkennen. Ab dieser Stelle nehmen wir an, der mittelalterliche und neuzeitliche Talweg seien bis Zernez identisch gewesen.

**Talweg in der Übergangszeit 1772–1776:**  
Nun kann man sich noch die Frage stellen, wo sich der Talverkehr in der relativ langen Zeit nach dem Hochwasser von 1772 bis zur Eröffnung des beschriebenen Fahrweges 1776, abwickelte. Dazu gibt es drei Möglichkeiten:

- Eine Reaktivierung des prähistorisch-mittelalterlichen Weges über Clüs mit seinen 200 m Gegensteigung bleibt unwahrscheinlich, jedoch in einer Notlage jederzeit praktikabel.
- Die zweite Möglichkeit wäre gewesen, eine provisorische Brücke über den Inn zu bauen, vorzugsweise denkbar ist die Punt Valmazun, provisorisch wiederherzustellen, denn diese hätte sowohl dem Transit als auch der Forst- und Landwirtschaft gedient.
- Dass die Punt Valmazun überhaupt erst nach dem Hochwasser gebaut worden wäre, ist aber unwahrscheinlich, weil im oben erwähnten Vertrag (1777) die Rede von «... der gewesenen Punt Valmazun»<sup>52</sup> ist, dies könnte also auch einfach bedeuten, dass sie nicht wieder erstellt wurde.
- Im gleichen Satz wird aber auch die Punt Crap erwähnt, die sich weiter nördlich befunden haben muss und zwar so weit nördlicher, dass die dadurch zu erreichende Schutzfunktion (Schutz vor



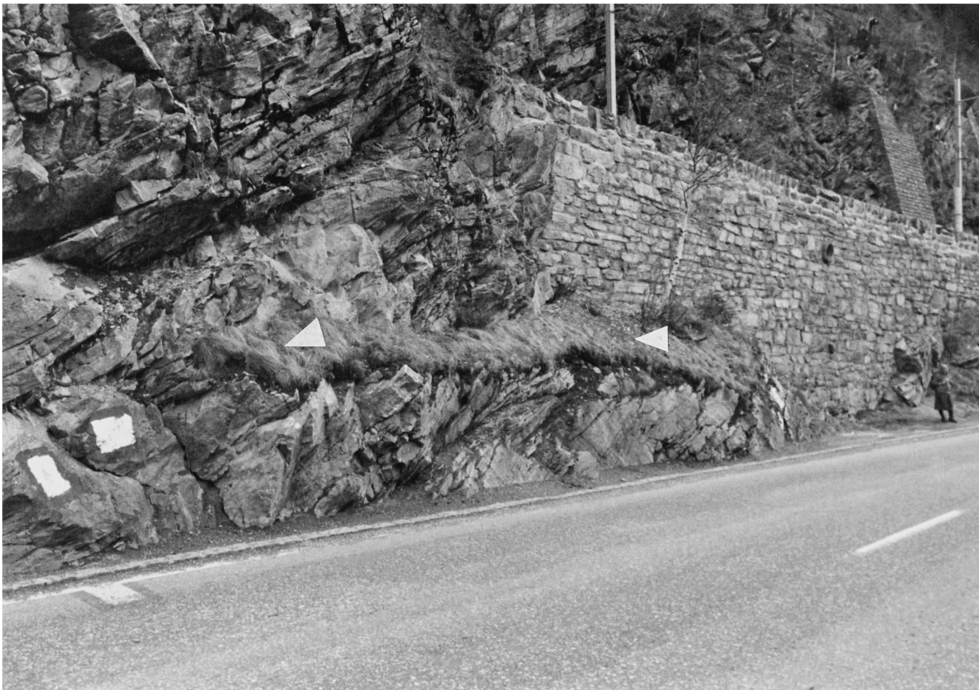
**Abb. 67:** Zernez. Susch, Cuschinai (Stelle 8.8.2). Der neuzeitliche Fahrweg wurde oft so in die Landschaft gelegt, dass er möglichst wenig Kulturland zerstörte, hier in der Böschung einer ehemaligen Inn-Terrasse. **M** gut erhaltene Mauer mit Trasse des Fahrweges 1776 (Fortsetzung des Abschnittes Stelle 8.8.1, **Abb. 66**). Blick nach Nordwesten.

Lawinen- und Steinschlag), – auf die Waldnutzung zu verzichten – auch greifen konnte. Das heisst, die Punt Crap ist damit nördlich der Zone God Mundeis – God Sasella zu suchen, denn im Vertrag heisst es: «... von der gewesenen Punt Valmazun Richtung Susch ...». Somit ist mit der Punt Crap wohl eine steinerne (?) Brücke über den Laviner da Sasella gemeint, die dem neusten Talweg zu dienen hatte, und die nicht als Innüberquerung in Betracht zu ziehen ist. Zumal ja auch nördlich des Laviners Sasella beziehungsweise der Punt Crap der Weg frei gewesen wäre für die Talwegführung linksseitig nach Susch.

- Die dritte Variante wäre gewesen: am Osthang im God Sasella – God Mundeis, wo knapp über den Inn der neuzeitliche

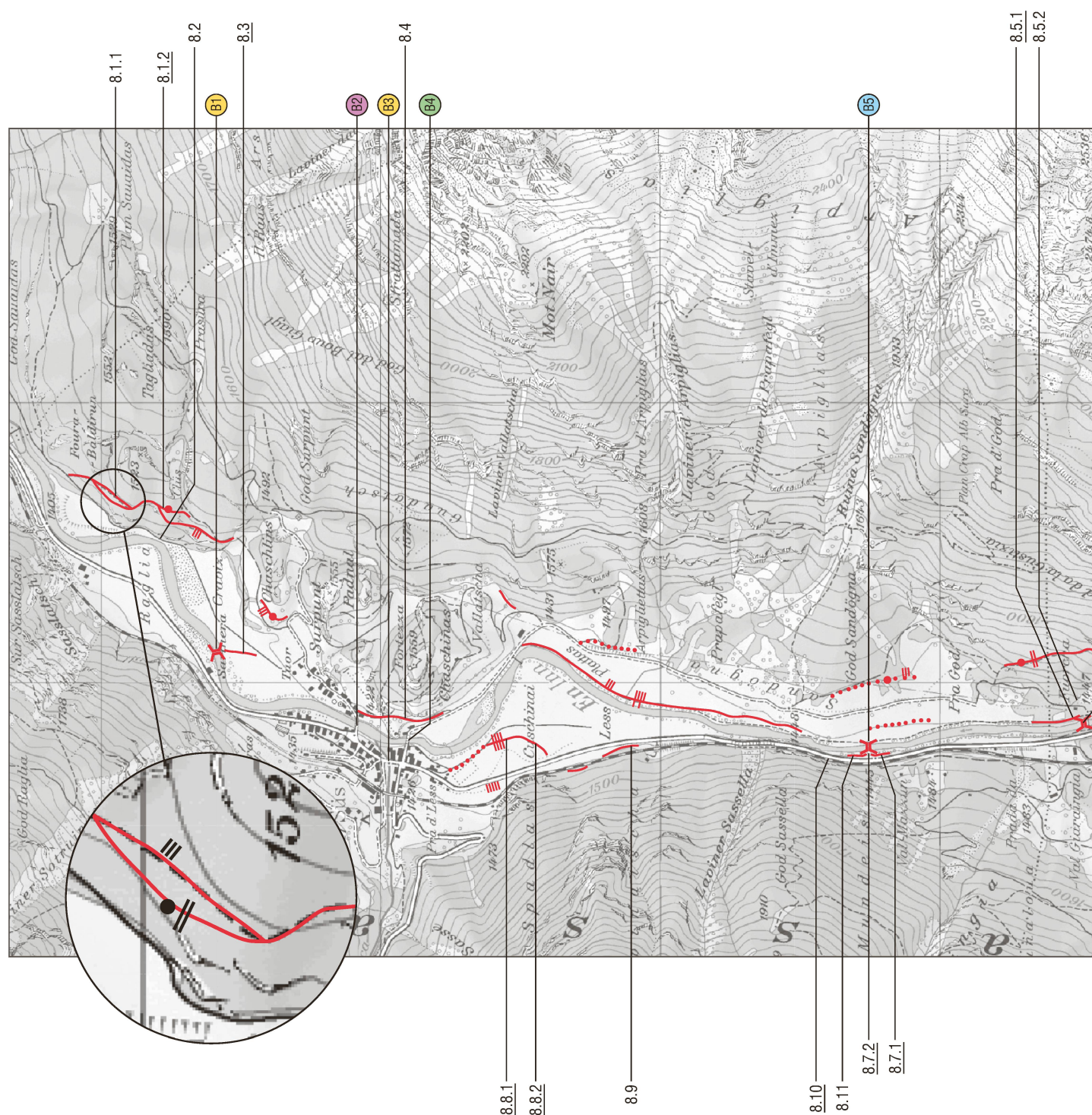
Fahrweg zu entstehen hatte, einen provisorischen, linksseitigen, höherführenden Talweg zu bauen. Wegspuren sind über längere Teilstücke kaum zu erkennen, aber mit der erwähnten Punt Crap könnte auch eine kleinere Brücke an dieser Stelle über den Bach vom Laviner Sasella gemeint sein.

Somit haben wir drei praktisch gleichwertige Überbrückungsmöglichkeiten in der Bauzeit, die etwa gleich gut im Rennen dastehen, solange nicht weitere Indizien oder sogar Beweise auf dem Tisch liegen.



**Abb. 68:** Zerne. Susch, Sassella (Stelle 8.10). Rest der neuzeitlichen Fahrstrasse von 1776 als künstlicher Einschnitt im Felsen, an dem noch ein Sprengloch sichtbar ist. Blick nach Nordwesten.

## Abschnitt 8: Lavin – Zerne



- 1.5 erwähnte Stelle
- 1.6 erwähnte Stelle mit Abbildung
- prähistorisch-römisch
- römisch-frühmittelalterlich
- hochmittelalterlich
- spätmittelalterlich
- neuzeitlich
- nach 1776

- ✕ Brücke
- ⊕ Kirche
- ..... vermutet

- Brücken:
- ⊖ frühmittelalterlich
  - ⊖ ⊖ ⊖ ⊖ hochmittelalterlich
  - ⊖ ⊖ ⊖ ⊖ spätmittelalterlich
  - ⊖ ⊖ ⊖ ⊖ neuzeitlich

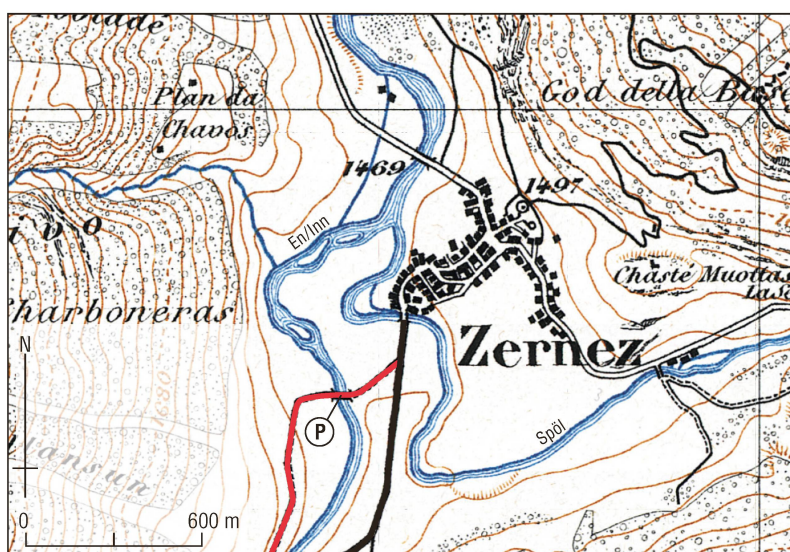


## Abschnitt 9: Zernezh – Brail

Bis ins 19. Jahrhundert verlief der Talweg ab Zernez auf der linken Talseite. Obwohl auf dieser Route mehrere Lawinenzüge zu queren waren, wechselte man die Talseite bis Punt Nova aber erst 1875 (?).<sup>53</sup> Vorher galt es gleich nach Zernez, zuerst den Spöl zu überqueren und dann den Inn über die Punt d'En. Der Spöl umfloss damals noch das Dorf in nächster Nähe und vereinigte sich erst nördlich des Dorfes mit dem Inn. Erst 1912/13 wurde er kanalisiert und mit geradem Verlauf südlich von Zernez in den Inn geleitet (Topographischer Atlas 1877, **Abb. 69**).

Was sich heute linksseitig als gut befahrbarer Feldweg präsentiert, war also über lange Zeiten bis 1875 grösstenteils Talweg. Es gibt aber auch Teilabschnitte, die sich nicht mit dem heutigen Fahrweg decken, so z. B. markanterweise an der Schlüsselstelle Crusch–Sur Crusch, Punkt 1567 (Stelle 9.1). Diese Stelle ist darum eine Schlüsselstelle, weil sie steil und felsig ist. Ohne den Felsen

**Abb. 69:** Zerneß. Verlauf der Gewässer und Wege vor 1912/1913. Topographischer Atlas 1877.



- Alle-Zeiten-Talwege      — Fluss  
— Talstrasse nach dem Punt Nova-Bau (1875?)      (P) Punt d'En

zu durchbrechen, gab es nur im oberen Bereich ein Durchkommen. Auf  $\pm 1540$  m ü. M. sind eindeutige Wegspuren (Stelle 9.1.1) auszumachen, die aber streckenweise nicht zu erkennen sind. Es muss sich dabei wohl um den prähistorischen Weg handeln. Der römischen-frühmittelalterlichen Epoche muss das Gelände zu steil und rutschig gewesen sein, sodass ein neuer Weg etwas höher traversierend entstand (Stelle 9.1.2). Dieser stieg bis max. 1560 m ü. M., um sich nachher leicht fallend in Ertas (Punkt 1532) mit dem prähistorischen Trasseee zu vereinigen. Zum unteren, spätmittelalterlichen Talweg, welcher dann die Felsbarriere (Stelle 9.1.3, **Abb. 70**) gemeistert hat, gibt es eine Beschreibung von Campell.<sup>54</sup> Er schreibt, der Weg sei hier in den Felsen eingeschnitten. Diese Stelle werde oft von Weglagerern benutzt, da sie dort die getöteten Opfer in den Inn werfen könnten, der wild gegen den Fuss des Felsens anbrause. Im Weiteren erwähnt er, dass die Passage bei der Val Urezza sehr stark durch Lawinen gefährdet sei.

An der Schlüsselstelle muss vor der Reformation ein Kreuz gestanden haben, welches Campell übrigens nicht erwähnt. Ein Kreuz, darum, weil die oben schon erwähnte Flur den Namen Sur Crusch (oberhalb des Kreuzes) erhielt.

Nach der Vereinigung mit den Vorgängerwegen in Ertas wurde der Weg zum Alle-Zeiten-Weg, auf jeden Fall konnten wir keine nennenswerten Abweichungen feststellen (Beispiel Stelle 9.2, **Abb. 71**). Bei der Stelle 9.2.1 zeigt sich auf der Weide eine noch dazugehörige Böschungsmauer.

Wie Campell ausführte, war die Val Urezza sehr lawinengefährdet, deshalb hat man die Strasse 1875 auf die rechte Innseite verlegt. An der Stelle der Punt Nova führt seit

damals die Talstrasse über den Inn, wobei sogar die damalige Brücke 1951 Opfer der Lawine aus der Val Urezza wurde.

Ziehen wir nun aber linksseitig auf dem Feldweg weiter, so kommen wir zur Flur Las Schanzas (Stelle 9.3), welche eindeutig nördlich der Val Pülschezza zu lokalisieren ist, und nicht wie auf der Landeskarte angegeben, südlich davon. Nordöstlich des Baches von Pülschezza, an seinem markanten Erosionsrand zu den Wiesen, befindet sich ein mehrere hundert Meter lang gezogener Graben, welcher der Flur den Namen Las Schanzas gegeben hat.

**Las Schanzas:** *Steivan Gaudenz, Lehrer in ZerneZ, wies mich auf Las Schanzas hin. Es handelt sich dabei um einen einstigen lang gezogenen Graben, welchen wir nur als Verteidigungsanlage verstehen können. Auf jeden Fall eine Verteidigungsanlage Deutschsprachiger, denn nur Deutschsprachige bauen Schanzen. Wäre die Anlage von Lateinsprachigen gebaut worden, würde sie sicher nicht Schanzen heissen. Also möglicherweise ein Relikt der habsburgischen Präsenz.<sup>55</sup> 1,5 km weiter gegen Brail heisst es Frantscha (Frankreich), was möglicherweise als Hinweis auf die gleichzeitige Präsenz des französischen Heeres, dem habsburgischen Gegner, zu deuten ist.*

In Prazet bezeugen noch die beiden Flurnamen Sur Via (oberhalb des Weges) und Suot Via (unterhalb des Weges) (Stelle 9.4) die einstige Wegsituation. Nach Prazet müssen die einstigen Talwege die heutige Strasse gequert haben, wo sie talseits der Strasse zu verfolgen sind. Interessanterweise stellen wir anfänglich auch ein zweites, etwas tiefer liegendes Trasse fest, das von der ehemaligen Hausreihe Livels her zu kommen scheint (Stelle 9.5). Beide führen zur ehemaligen Siedlung



**Abb. 70:** ZerneZ, Crusch (Stelle 9.1.3). Erhaltenes Relikt des spätmittelalterlichen Weges vor der Schlüsselstelle. Blick nach Westsüdwesten.



**Abb. 71:** ZerneZ (Stelle 9.2). Alle-Zeiten-Weg bei Urezza unterhalb des heutigen Fahrweges. Blick nach Osten.

Chanoscha<sup>56</sup> (ist gemäss Erkenntnissen von Steivan Gaudenz ca. 200 m weiter südlich, die heutige Strasse überdeckend, zu lokalisieren), dann durch die Senkung zur Stelle 9.6. Südlich davon führte der Talweg bis zur grossen Kurve bergseits der Strasse (Stelle 9.7), leider wurde dieser Wegabschnitt 1985

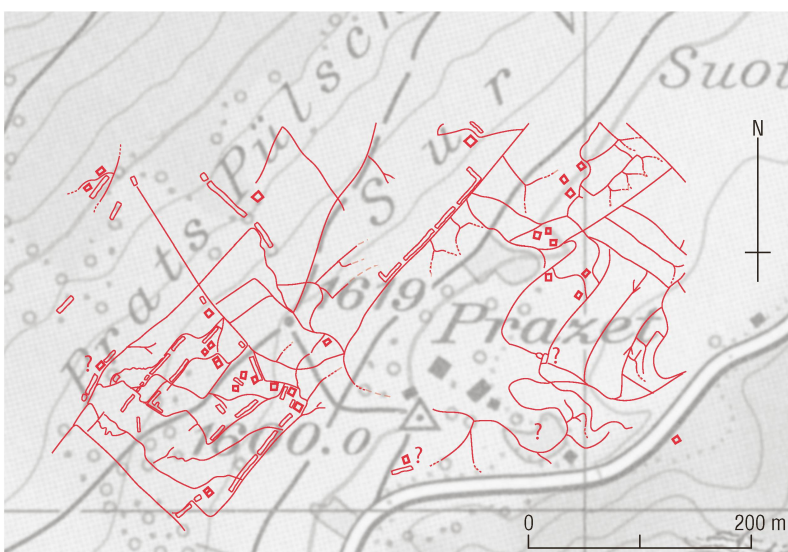
eingeebnet. So verschwinden einstige Wege als Opfer fragwürdiger Meliorationen oder sonstiger Wohlstandsnebenerscheinungen nach und nach und überall.

Funtanatscha, ein bewaldeter Hügel östlich von Stelle 9.6 und Stelle 9.7, beherbergt eine imposant gemauerte, wahrscheinlich urgeschichtliche Wallanlage. Man beachte hier den extrem flachen Hügel Chaveglia, welcher fast vollständig von einer markanten Mauer umgeben ist.

Nach der grossen Strassenbiegung finden wir den Alle-Zeiten-Weg talseits der Strasse bis vor Brail (Stelle 9.8). Selbstverständlich führte der Talweg einst durch beide Dorfteile Brails, am Kirchlein vorbei, zum Bach Ova da Punt Ota (hohe Brücke). Diese wird dort noch heute von einer relativ hohen Holzbrücke gequert. Die Val Punt Ota bildet die politische Grenze zwischen Ober- und Unterengadin, obwohl Brail sprachlich zum Oberengadin gehört.



**Abb. 72:** Zernez. Gebäuderuine in der Flur Chaflurin. Blick gegen Nordwesten.



**Abb. 73:** Zernez. Die kartierten Gebäudereste, Kanäle und Terrassierungsmauern zwischen Las Schanzas und Frantscha.

## Ruinen und Kanäle zwischen Brail und Zernez (Steivan Gaudenz)

### Ausgangslage

Wie bereits oben erwähnt, führte die Via Veglia (alte Strasse), auch Via Imperialia (Reichsstrasse) genannt, auf der linken Talseite von Brail bis nach Zernez, wo die Strasse den Inn und den Spöl überquerte. Auf dieser Seite liegen zwischen den Tobeln mit ihren Rufen- und Lawinenzügen sanft geneigte Terrassen über dem Inn, die seit deren Urbarisierung als Wohnstätten und der landwirtschaftlichen Nutzung (Weiden, Getreideanbau) dienten. Heute werden die ausgedehnten Flächen nur noch beweidet und zur Gewinnung von Heu bewirtschaftet. Von den in historischer Zeit errichteten Wohnhäusern und Ökonomiebauten

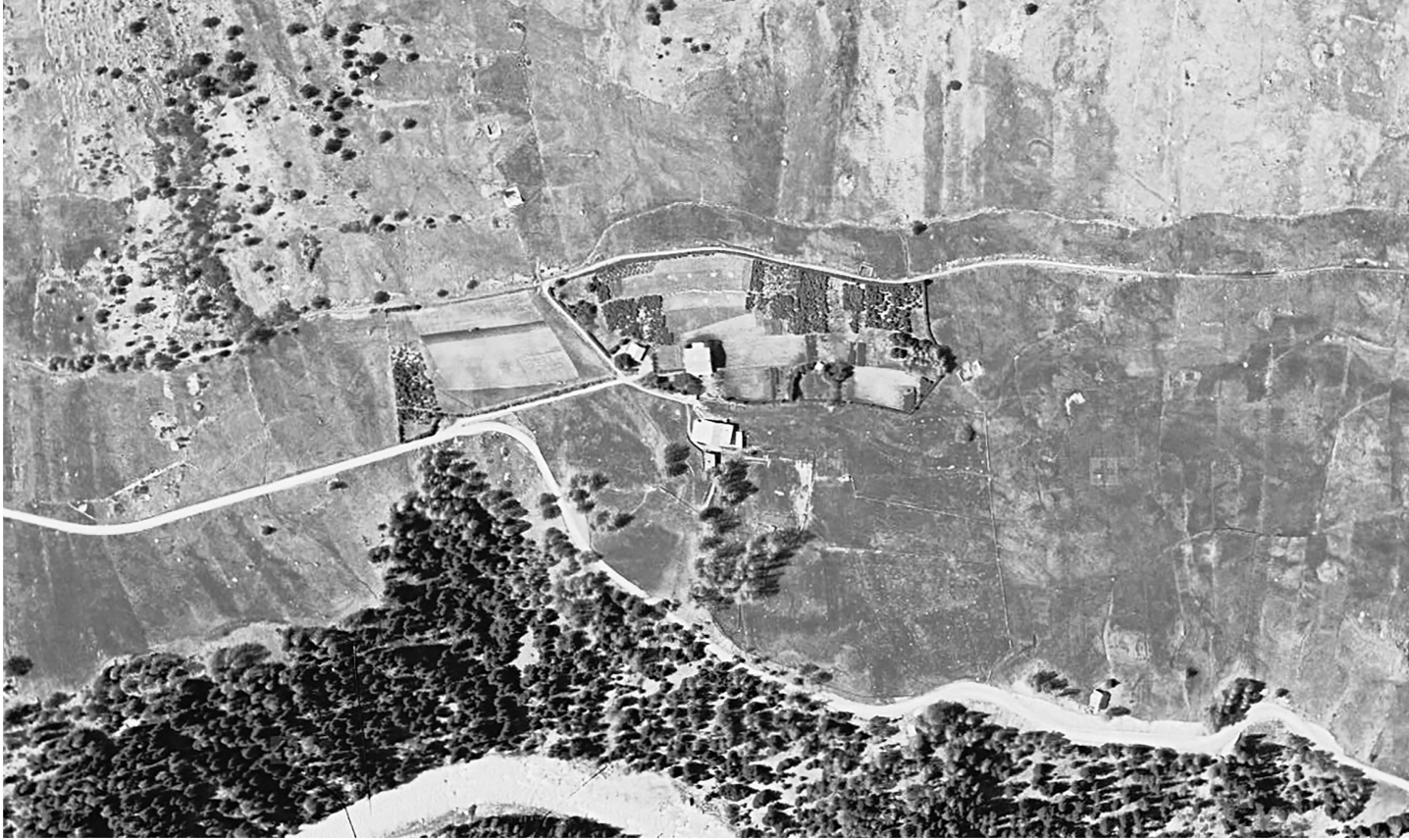
sind die meisten verschwunden. Auch die Spuren der bäuerlichen Landnutzung sind kaum mehr auszumachen.

### **Flurnamen als Quellen zur einstigen Besiedlung**

Auf der Landeskarte sind aus Platzgründen nur die wichtigsten Flurnamen zur Orientierung eingetragen. Dort, wo Flurnamen auf Behausungen früherer Zeiten hinweisen, ist heute nicht mehr viel von solchen zu sehen. Wo früher Prada (Wiesen) waren, sind heute Weiden, Busch- oder Baumbestände zu finden. Flurnamen werden heute nicht mehr verstanden, ja oft missverstanden. Chafuatscha ist z. B. ein Flurname, der heute nicht mehr mit der Familie Fuatscha in Verbindung gebracht wird, da es diese und deren Gehöft nicht mehr gibt. Unter Bandens verstehen wir heute die steilere Wegstrecke zwischen der Punt Nova (Brücke über den Inn) und dem Gehöft Prazet, anstatt die Ebene des Hofes der Familie Ents.

Früher hatten jede Wiese und jeder Acker einen Namen, auch die ganz kleinen, damit man im Gespräch wusste, wovon die Rede ist. Mit der Güterzusammenlegung um das Jahr 1950 ist die Anzahl der landwirtschaftlichen Flächen verringert worden. Dafür sind damals neue, um ein Vielfaches vergrößerte Parzellen entstanden. Die zahlreichen Flurnamen wurden damit nutzlos und drohten in Vergessenheit zu geraten. Den Einheimischen Duosch Regi, Peider Guidon und Jachen Curdin Toutsch ist das 2005 erschienene Buch *Noms rurals da Zernez*<sup>57</sup> zu verdanken, in dem alle bekannten Flurnamen von Zernez aufgelistet, kartiert und anhand des *Rätischen Namenbuches* erklärt und übersetzt sind. Die Herkunft und die Deutung der Namen ist für die Frage, was alles entlang und in der näheren Umgebung der Via Veglia gelegen hatte, wesentlich. Im Folgenden ist eine Auswahl der auf der Landeskarte eingetragenen Flurnamen zwischen den Seitentälern der Val Barlasch und der Val Pülschezza kurz erklärt:

<b>Prazet (Prada da la famiglia Zet)</b>	Wiesen der Familie Zet
<b>Prà da Teja (Prada pro la chamonna)</b>	Wiesen bei der Hütte
<b>Chaveglia (Chasa Veglia)</b>	Altes Haus
<b>Chanoscha (Chasas noschas)</b>	Die genaue Herkunft des Namens ist nicht klar. Es gibt drei mögliche Deutungen: 1. schlechte Häuser: Ruinen; 2. Chanossa: unser Haus; 3. Chaness: Haus der Familie Ness.
<b>Chafuatscha (Chasa da la famiglia Fuatscha)</b>	Haus der Familie Fuatscha
<b>Frantscha</b>	Während der Bündner Wirren 1618–1648 und im Zweiten Koalitionskrieg 1799–1800 kämpften hier wiederholt französische und österreichische Truppen gegeneinander. <sup>58</sup>
<b>Chaflurin (Chasa da la famiglia Flurin)</b>	Haus der Familie Flurin, zu lokalisieren oberhalb des Hofes Prazet.
<b>Prada da Pülschezza</b>	Wiesen von Pülschezza
<b>Sur Via, Suot Via</b>	Oberhalb der Strasse, Unterhalb der Strasse
<b>Las Schanzas</b>	Die Schanzen. Lehnwort aus dem Deutschen. Es handelt sich um noch sichtbare Befestigungsanlagen zur Verteidigung im Felde. Sie stammen aus dem 17. Jahrhundert oder aus dem Mittelalter. <sup>59</sup>
<b>Bandens (Bain da la famiglia Ents)</b>	Gutsbetrieb der Familie Ents



**Abb. 74:** ZerneZ. In der Flugaufnahme vom Mai 1946 sind Gebäuderuinen und Bewässerungskanäle in den Wiesen zu erkennen.

Die häufige Nennung von Gebäuden in den Flurnamen machte mich neugierig. Ich wollte herausfinden, ob im Gelände noch Spuren der einstigen Häuser und Ställe zu finden sind. Eine systematische Vorgehensweise auf der fast 2 km<sup>2</sup> grossen Fläche drängte sich auf. Dazu wurde das Arbeitsgebiet zwischen Ertaset und Pra Grond in übersichtliche Abschnitte gegliedert, die Seitentäler markierten jeweils deren Grenzen. Als beste Zeiten für die Erkundungsgänge erwiesen sich der Herbst, wenn die Vegetation ruht, und der Frühling, wenn der Schnee gerade geschmolzen ist. Der Orientierung im Gelände dienten vergrösserte Ausschnitte der Landeskarte. Ausgerüstet mit Fotoapparat und Schreibzeug wurde Abschnitt um Abschnitt mehrmals begangen. Die beobachteten Strukturen wurden kartiert und in Fotos, Skizzen und

Notizen festgehalten. Beispielhaft werden im Folgenden die Gebäudereste im Gebiet Chaflurin beschrieben.

### **Gebäuderuinen**

Bei Chaflurin oberhalb des Bauernhofes Prazet ist in der Landeskarte eine Ruine verzeichnet, bei der meine Erkundungen begannen. Heute ist dort noch eine zerfallene und teilweise überwucherte Gebäudemauer sichtbar **Abb. 72**. Sie gehörte zu einem nach Südosten ausgerichteten Haus mit quadratischem Grundriss und einer Seitenlänge von ca. 4–5 m. Wo sich der Eingang befand, ist noch zu erkennen. Daneben ist ein kleines, mit Steinplatten eingefasstes Fenster erhalten. Nur einige Meter daneben steht die Ruine eines zweiten, kleineren Hauses. Oberhalb dieser zwei Gebäude ist



ein weiterer, in den Hang gesetzter Grundriss quadratischer Form mit der Seitenlänge von 3–4 m zu sehen. Dieses «Haus» besass keine gemauerten Wände, es wird ganz aus Holz gezimmert gewesen sein. Nur einige Schritte entfernt, folgt wieder ein Gebäudegrundriss. Oberhalb des Feldweges in Richtung Alp Pülschezza sind die Mauerreste gleich von mehreren verfallenen Bauten sichtbar. In der Flur Chaflurin und deren Umgebung konnten damit insgesamt 17 Häuser und Ställe lokalisiert und kartiert werden.

### **Kanäle**

Während der Rekognoszierungsgänge fiel meine Aufmerksamkeit auch auf Rinnen, die bei Chaflurin oberhalb dieser Flur die Wiesen durchschneiden **Abb. 73**; **Abb. 74**.

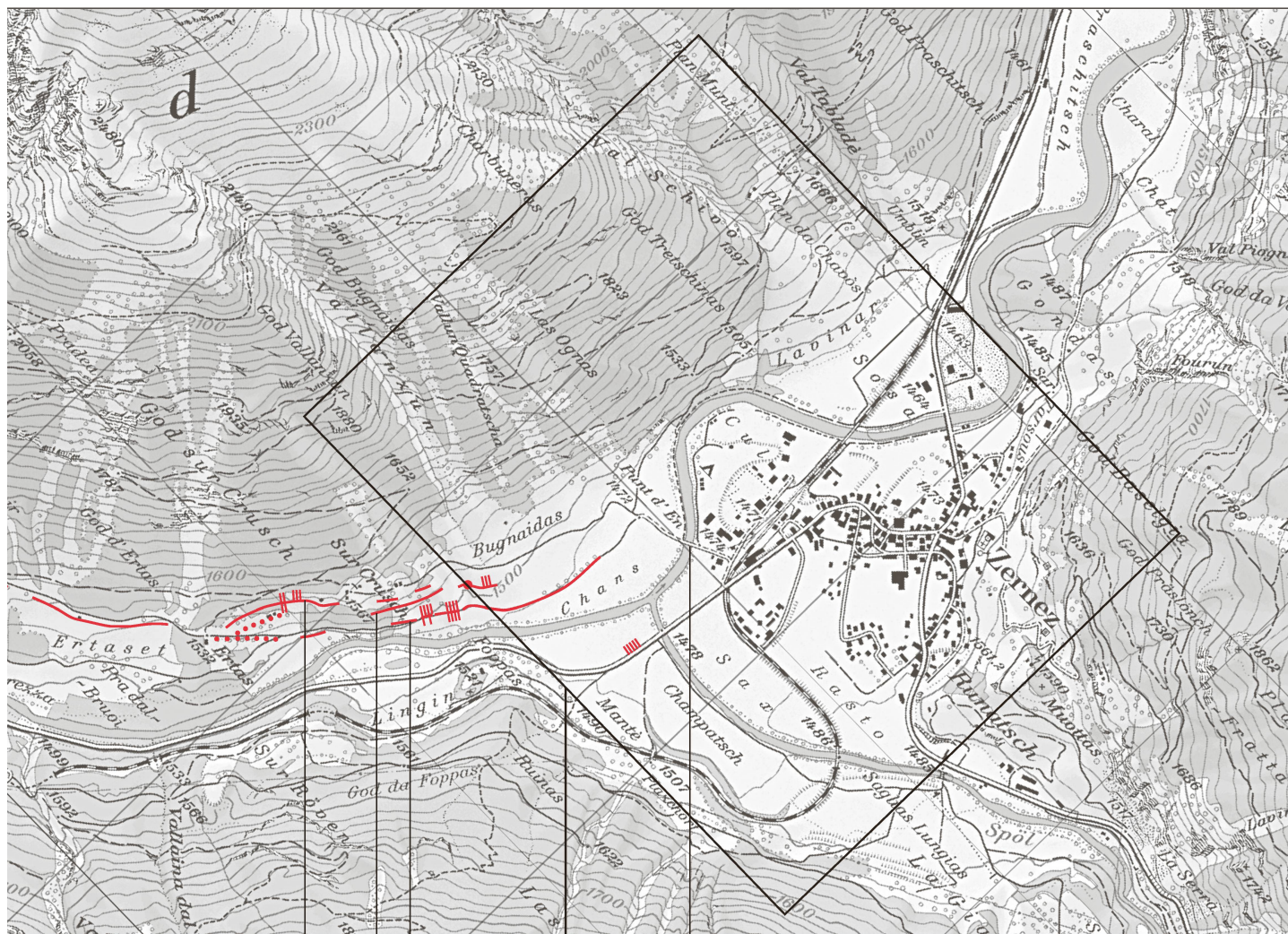
Die ca. 30 cm breiten und maximal 5–10 cm tiefen Rinnen verlaufen alle mit geringem Gefälle hangparallel durch das Gelände. Mit Unterbrüchen sind sie in westlicher Richtung durch die Weiden und den Wald bis zur Val Barlas-ch zu verfolgen. Bei den Rinnen handelt es sich damit unzweifelhaft um Bewässerungskanäle, die aus dem dortigen Bach gespiesen wurden. Frisches Wasser wurde so über eine Distanz von 2 km zu den Häusern, den Menschen und dem Vieh der Siedlung von Chaflurin geleitet. Zur Hauptsache dienten die Kanäle der Bewässerung der Wiesen und Felder. Das Engadin ist ein inneralpines Trockental. Hier ist nicht mit regelmässigen Niederschlägen zu rechnen. Um eine gute Ernte einbringen zu können, musste bewässert werden. Eine gute Ernte versprach einen Winter ohne Hungersnot.

Bei näherer Untersuchung der Kanäle konnten Hauptkanäle, die viel Wasser brachten, von Seitenkanälen unterschieden werden, die das Wasser feiner auf die Wiesen verteilten. Nach den Feldaufnahmen zeigte sich auf der Karte ein weit verzweigtes Netz mit Wasserkälen **Abb. 73**. Ein weiterer Kanal führt von der Val Pülschezza in Richtung des Gehöftes Prazet. Damit war die Versorgung der Höfe Chaflurin und Prazet und deren Wiesen mit Wasser aus beiden Seitentälern gesichert. Sichtbar werden die Rinnen oder Kanäle auf Fettwiesen abends bei tiefem Sonnenstand. Dann sieht man deren feine Schattenwürfe. Wenn die ersten Schneeflocken vom Wind in die feinen Rinnen geweht werden oder wenn die Sonne fast den ganzen Schnee weggetaut hat, wird das Netz der Bewässerungskanäle auf den Weiden und Wiesen sichtbar. Im Sommer trocknen die Wiesen nach dem Mähen aus und färben sich braun. Grün wird es zuerst dort wieder, wo sich früher ein Kanal befand, da hier die Feuchtigkeit länger bleibt.

## Abschnitt 9: Zernez–Brail



- 1.5 erwähnte Stelle
- 1.6 erwähnte Stelle mit Abbildung
- prähistorisch-römisch
- +— römisch-frühmittelalterlich
- |— hochmittelalterlich
- =— spätmittelalterlich
- ≡— neuzeitlich
- ...— 1875 (?)
- ..... vermutet
- Ⓟ Punt d'En



9.1.2

9.1.1

9.1.3

Abb. 69

⒫

0 1 km

