

Enrico Giacometti
Der Lindauer Bote
in: Bündner Kalender
172. Jg, 2013, S. 52-60
hier S. 55 f.

Strassenunterhalt und Ruttneri

Für den Strassenunterhalt waren die Porten zuständig. Das Handbuch der Bündner Geschichte beschreibt die Port im Glossar als «Genossenschaft von Fuhrleuten beziehungsweise Säumern, die auf einem bestimmten Passwegabschnitt Transitgüter beförderten und die Strassen unterhielten. Porten bestanden exklusiv aus Angehörigen der an die Route stossenden Gemeinden. Sie beanspruchten ein Transportmonopol auf ihrem Streckenabschnitt, liessen aber gegen besondere Gebühr (Fürleiti) Direkttransporte (Strackfahren) zu.»⁵ Von diesem Recht machte der Lindauer Bote Gebrauch. Auf der Unteren Strasse standen zwischen Chur und Chiavenna vier Porten im Einsatz: Thusis, Andeer, Splügen (auch Rheinwald genannt) und Campodolcino. Der Unterhalt der Passstrasse über den Splügen erfolgte durch die Porten Splügen und Campodolcino.

In jeder Porte war ein Fürleiter für die ordnungsgemässe Ausführung der ihr zugeordneten Aufgaben verantwortlich. Ihm stand ein Werkmeister als Stellvertreter und eine Anzahl Ruttner zur Seite. «Der Name Ruttner leitet sich ab von *rotta* (Bruch/Schneebruch) und überträgt sich auf jene Leute, die eingeteilt waren im Winter ‚in den Bruch zu gehen‘ und den Weg im Schnee zu öffnen.»⁵ Die Ruttner-technik ermöglichte das Erstellen tragfähiger Schneepfade mit Hilfe von Maultieren, Pferden oder Ochsen. Der Wissenschaftspublizist und Zootierarzt Heini Hofmann beschreibt die Ruttner-technik im «Bündner Anzeiger» vom 16. Februar 2011 wie folgt: «Das Prozedere ist immer dasselbe: Zuerst wird die Streckenmarkierung erstellt, wobei die Routenwahl der Lawinen wegen

nicht dem Sommerweg entspricht. Dann folgt ein Schauflerdetachment. Dieses bricht den Schnee von beiden Seiten in die Wegmitte, damit ihn die nachfolgenden, am langen Zügel geführten Spurpferde verdichten. Eine Sisyphusarbeit! Die dampfenden Pferdeleiber bahnen sich nackt, das heisst ohne Beschirung und – zwecks Vermeidung von Verletzungen – ohne Eisen an den Hufen, waten und «schwimmend» den Weg. Ein spektakuläres Schauspiel! Mann und Pferd versinken oft bis an die Schultern im Schnee und müssen sich, schweissgebadet, nach wenigen Schritten und Sprüngen für die nächsten paar Meter zuerst wieder erholen. Oft schon nach wenigen Minuten Ruttnerarbeit muss das vorderste Mann-Ross-Team die andern vorbeilassen, da dieses Spuren im Tiefschnee Arbeit bis zur Erschöpfung bedeutet. Auf die Spurpferde folgen wieder Schaufler, dann erneut Pferde».

Am Splügenpass oblag diese schwierige und gefährliche Aufgabe dem Fürleiter. Er bahnte damals den Weg nicht mit Pferden,

sondern mit grossen, starken Ochsen und mit Hilfsmannschaften. Der Fürleiter im Val San Giacomo (Campodolcino) setzte dazu bis zu fünf Ochsen und 10 bis 20 Ruttner ein. Es konnte oft zwei bis drei Tage dauern bis der Weg zum Splügenberg offen war. Bei einem Lawinen- oder Rüfenniedergang musste der Durchgang so schnell wie möglich wieder hergestellt werden. Dazu konnten nötigenfalls die Dorfbewohner über den Werk- oder Dorfmeister zum Gemeinwerk aufgerufen werden.

Der Aufwand für den Schneebruch musste vom 29. September (St. Michaelstag) bis 25. April (St. Jörgentag), oder so lange wie nötig, von den Benützern mit einem Weg- und Bruchgeld abgegolten werden. Dafür wurde von den Fürleitern auch eine tadellose Arbeit verlangt. Für Schäden, die durch mangelhafte Räumung entstanden, mussten sie die Haftung übernehmen.

Aus heutiger Sicht kann man sich die Strapazen und Gefahren, die mit der Offenhaltung des Splügenpasses im Winter verbunden waren, kaum mehr vorstellen. Der Einsatz der Fürleiter, Werkmeister und Ruttner verdient unsere volle Bewunderung und Anerkennung.