Zeitschrift: Bündner Jahrbuch : Zeitschrift für Kunst, Kultur und Geschichte Graubündens

Herausgeber: [s.n.]

Band: 30 (1988)

Artikel: Ruttnern : eine uralte Schneepfadtechnik

Autor: Hofmann, Heini

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-971971

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: 14.12.2025

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

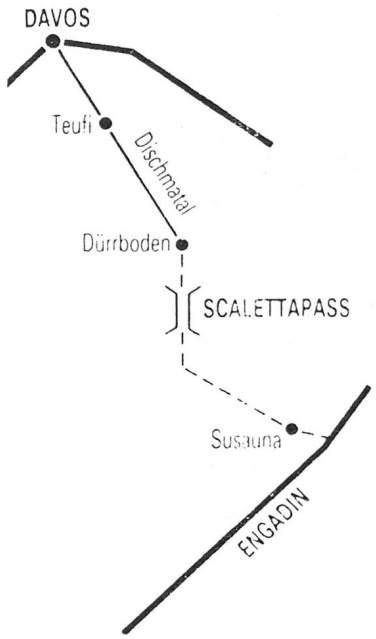
Trainpferde öffneten erstmals seit über hundert Jahren den winterlichen Scalettapass

Ruttnern – eine uralte Schneepfadtechnik

von Heini Hofmann

Um die Leistungsfähigkeit der Traintruppe wieder einmal exemplarisch unter Beweis zu stellen, hat eine Trainkolonne mit erfahrenen Saumpferden und tüchtigen, wetterharten Wehrmännern im Landwehralter einen spektakulären Auftrag erfüllt und dabei alte Visionen wachwerden lassen: Sie öffnete den verschneiten Scalettapass, der das Mittelengadin mit der Landschaft Davos verbindet.

In früheren Jahrhunderten führte der Warenverkehr im Gebirge über Saumpfade, im Sommer mit Packrossen, im Winter mit Pferdeschlitten. Grösste Sorge solch transalpiner Handelsbeziehungen war das Öffnen und Instandhalten der Bergpässe, zumal im Winter. Eine uralte, heute fast ganz vergessene und nur noch bei der Traintruppe unseres Alpenarmeekorps gelegentlich geübte Technik machte dies möglich: das Ruttnern.



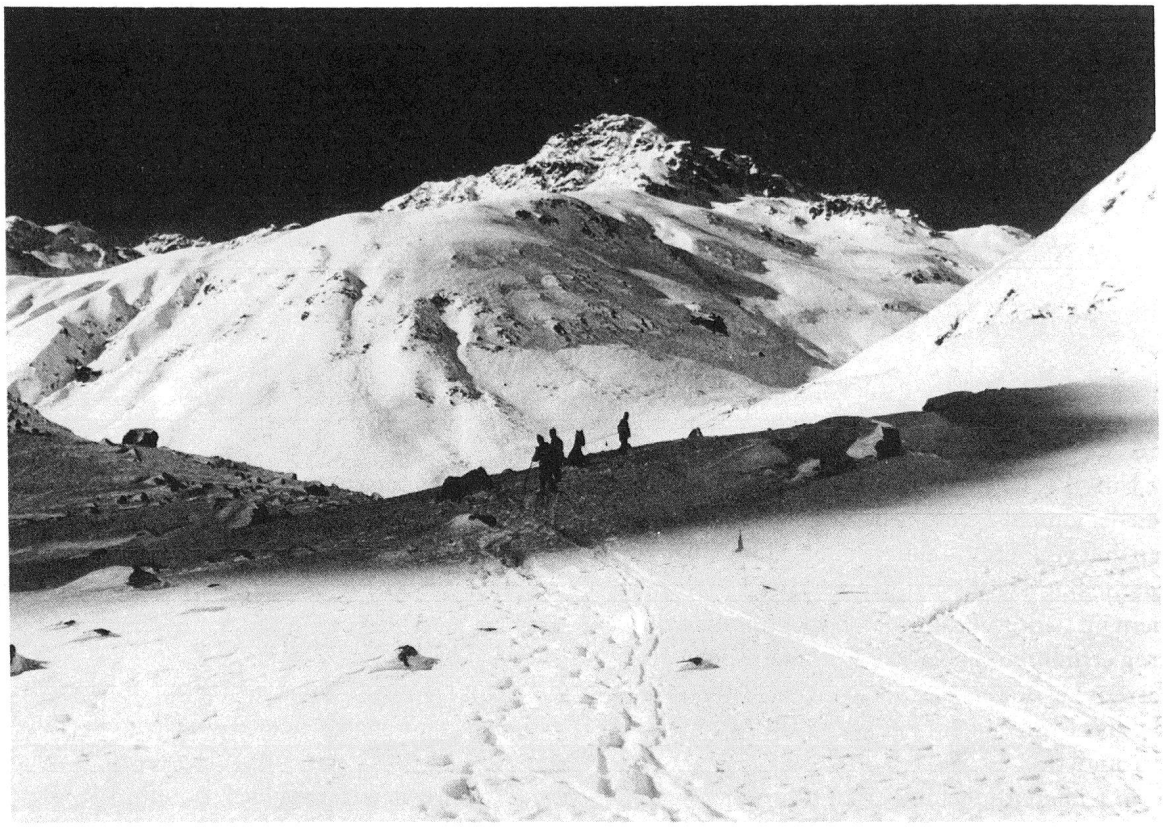
Etschroggen, Salz und Veltlinerwein

In der Landschaft Davos mangelte es in früheren Zeiten – trotz etwas Ackerbau – zur Ergänzung der eigenen tierischen Produkte vor allem an Getreide. So holte man die Brotfrucht aus dem Etschland. Der kürzeste Weg führte über die Berge. Transportmittel war das Saumpferd.

Doch nicht bloss Getreide brachten die Säumer ins Land. Aus dem milden Süden schufen sie jene Produkte her, die sich mit steigendem Wohlstand zu kulinarischen Bedarfsartikeln etablierten: Mais, Reis, Kastanien, Obst, und – für Mensch und Vieh – das damals noch nicht landesintern erbohrte aber lebenswichtige Salz. Dieses holten sie in den Salinen zu Hall im Tirol und brachten es in engen Röhrli (länglichen Holzkisten) das Inntal herauf und über die Pässe. Und noch etwas kam von ennet den Bergen, transportiert in sogenannten Lägeln: der Wein aus dem Veltlin.

Amtsschimmel unter Saumpferden

Umgekehrt führte man die eigenen Erzeugnisse dorthin aus: Vieh, Felle, Häute und Schmalz. Vermittler dieses bedeutenden Tauschhandels zwischen Wirten und Müllern diesseits der Berge und den Winzern im Veltlin oder den Kornbauern an der Etsch waren die Säumer, die



Premiere nach über hundert Jahren: Winteröffnung des geschichtsträchtigen Scalettapasses durch die Trainkolonne II/42.

Handelsleute der damaligen Zeit. Ihr Kapital: ein paar starke, wetterfeste Pferde.

Noch gab es damals keine Eisenbahnen, und Strassen existierten lediglich im Unterland. Gesäumt wurde auf steilen und schmalen Hochgebirgspfaden. Doch der Säumerberuf war kein freies Gewerbe und unterstand obrigkeitlicher Aufsicht. So durfte – gemäss Amtsschimmel – ein Säumer nicht mehr denn fünfzehn Pferde treiben, oder, sofern er keinen «genugsamen Knecht» besass, nur deren acht. Für jedes überzählige Ross betrug die Busse einen Gulden und zehn Blutzger.

Flüela kontra Scaletta

So wie der Handel vorwiegend nach Tirol, Etsch und Chiavenna ausgerichtet war, so tendierte auch das politische Interesse der Bündner über Jahrhunderte gegen Süden, mindestens bis zur Loslösung des Veltlins ausgangs des 18. Jahrhunderts. Also mussten die Verbindungen südwärts offengehalten werden, und dies ganzjährig; denn der Warenverkehr richtete sich nicht nach den Jahreszeiten, sondern nach Angebot und Nachfrage, auch im Winter. Das erforderte – angesichts der Höhenlage dieser Bergübergänge, der Härte und Länge des Winters und der tödlichen Lawinengefahr – riesige Anstrengungen und grosse Opfer.

Doch die Geschichte der Übergänge zwischen Engadin und Mittelbünden widerspiegelt nicht bloss den Kampf gegen den Berg, sondern ebensosehr das Rivalisieren zwischen einzelnen Passvarianten. Besonders zäh war das Ringen zwischen Flüela und Scaletta, welch letzterer vom Mittelengadin (Chapella) hinüber nach Davos-Dorf führt. Während der Flüela vorwiegend von Korn- und Salzsäumern begangen wurde, zogen die Weinhändler den geländemässig schwierigeren Scalettapass vor.

Premiere nach über hundert Jahren

Als im 19. Jahrhundert der Alpenstrassenbau begann, hatte die letzte Stunde der Säumerei geschlagen. Und als 1868 die Flüelastrasse gebaut wurde und diesen Pass dem Radverkehr erschloss, da war es endgültig um den Scaletta geschehen.

Bastsättel, Weinlägeln und Säumerglöckchen wanderten in die Rumpelkammer. Die Passstrasse blieb fortan eingeschneit – bis sie jetzt, von Gebirgssoldaten und Armeepferden, nach über hundert Jahren erstmals wieder freigebuddelt wurde. Dass man dies in der zur Verfügung stehenden Zeit nicht bis auf den letzten Meter schuf, mag belegen, wie klein der Mensch am grossen Berg auch heute noch ist.

Vorab die Skipatrouille

War die winterliche Öffnung kleiner Übergänge, das heisst das «Brechen des Berges», einst handelsbedingte Notwendigkeit, bedeutet sie heute traintechnische Übung. Die Ruttnertechnik jedoch ist seit Jahrhunderten dieselbe geblieben: Eine Skipatrouille, heute unter Führung von Schnee- und Lawinenspezialisten, erstellt die Streckenmarkierung, bedacht auf Sicherheit und gleichmässige Steigung. Sehr oft entspricht diese Routenwahl ganz und gar nicht dem Sommerweg. Gefährliche Stellen – beispielsweise eine unter der Schneedecke verborgene Bachquerung – werden speziell markiert.

Doch bevor diese Skipatrouille im Fall Scaletta den unberechenbaren Berg anging, wurden – dies im Unterschied zu früher – aus Sicherheitsgründen rund dreissig Lawinen und Schneebretter künstlich ausgelöst. In solchen Situationen haben weder Übungsleiter noch Truppenkommandant das letzte Wort der Entscheidung, sondern einzig und allein der Lawinenspezialist im Rang eines Soldaten; denn der Berg beugt sich keinem militärischen Gewaltenprinzip!

Schaufler und Spurpferde

Hat die Skipatrouille den Weg ausgesteckt, folgt ein Schauflerdetachement. Dieses bricht die Schneedecke von beiden Seiten in die Wegmitte, damit sich die nachfolgenden, am langen Zügel geführten Spurpferde – nackt und je nach Schneeverhältnissen ohne Eisen an den Hufen – watend und «schwimmend» einen Weg bahnen können.

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

Kein unnötiges Risiko: kritische Lawinenhänge werden gewaltsam entladen, hier mittels Raketenrohrbeschuss.

Bewährte Ruttnertechnik: Bevor die Pferde zum Einsatz gelangen, markiert eine Absteckpatrouille den Spurverlauf, und ein Schauflerdetachement (unser Bild) bricht die Schneedecke und schafft so einen ersten Hufschlag.

Als Spurpferde dienen ruhige, kräftige, breitbrüstige Tiere. Sie verdichten mit ihrem Körpergewicht die Spur. Wegen Verletzungsgefahr gehen sie barfuss, das heisst sie tragen keine Hufeisen.

Ruttnerrosse kämpfen sich fest schwimmend durch die Schneemassen. Das Vorpferd muss infolge Ermüdung fleissig abgelöst werden.

nach wenigen Minuten Ruttnerarbeit muss das vorderste Mann-Ross-Team die andern vorbeilassen, da dieses Spuren im Tiefschnee Arbeit bis zur Erschöpfung bedeutet. Und all das bei böigem Wind und klirrender Kälte, die den Atem vor Nase und Nüstern zu Rauhreif erstarren lässt.

Zuletzt die Trassier-Schlitten

Auf die Spurpferde folgen wieder Schaufler, dann erneut Pferde, und zuletzt Schlitten, die mit quer unter die Kufen gespannten Ketten den Schneeweg planieren. So ergibt sich ein festes Trassee, auf dem nachher die Pferdestaffeln – mit Bastsattel oder Schlitten – transportieren können, auf dem aber auch Fusstruppen mühelos zu verschieben sind.

So man das Ruttnern beim ersten Schneefall beginnen und kontinuierlich weiterführen könnte, ergäbe dies – im Idealfall – einen festen Weg auf gleicher Höhe wie die umgebende Schneedecke, was bedeutet, dass er nicht verweht werden kann.

Weisser Tod und bittere Kälte

Während die heutigen Gebirgstruppen über Lawinenspezialisten, Sprengmittel und Rettungseinrichtungen verfügen, mussten die Ruttner von damals oft Leib und Leben riskieren. Legion ist denn auch die Zahl von Menschen, Pferden und Handelsvieh, die im Laufe der Jahrhunderte an den Pässen ihr Leben in Lawinen verloren.

Daneben machen der winterlichen Karawanserei – damals wie heute – noch andere Erscheinungen zu schaffen: plötzlich hereinbrechende Stürme, die jede Orientierung verunmöglichen und meterhohe Schneewächten auftürmen, oder der sogenannte Bodenstreicher, ein bissiger, alles durchdringender Zugwind, und schliesslich die grausame Kälte, die den Körper zum starren Fremdkörper macht und – wie die Chronisten

Der gebrochene und gefestigte Ruttnerpfad wird mit Schlitten trassiert, deren Kufen man quer mit einer Kette verbindet.

Die fertig geruttnerte Schlitten- und Saumpiste sollte annähernd gleich hoch sein wie die umgebende Schneedecke, damit sie nicht vom Winde verweht wird. Sie benötigt ständigen Unterhalt. (alle Bilder: Fritz Heinze)

berichten – den Wein in den Lägeln gefrieren liess.

Allein im Dörfchen Susauna auf der Engadinerseite des Scaletta, wo praktisch nur Ruttner- und Säumerfamilien wohnten, blieben Ende der fünfziger Jahre des 18. Jahrhunderts lediglich drei, vier Grossväter übrig. Alle andern Männer waren am Berg verschollen, begraben unter dem weissen Leichentuch.

Pferde frieren weniger rasch

Rosse haben's bezüglich Kälte besser als die Menschen. Sie ertragen Temperaturen bis gegen minus vierzig Grad Celsius, bevor sich Erfrierungen ersten Grades einstellen. Sie sind – aufgestallt und nicht in Bewegung – vor allem empfindlich gegen Nässe und Durchzug.

Was sie in Extremsituationen punkto trockene Kälte auszuhalten vermögen, so sie nicht verweichlicht sind (was heute bei den Haustieren – analog den Menschen – auch bereits zum Teil der Fall ist), haben Kriegspferde beispielsweise im Eismeerfeldzug und an der Beresina bewiesen.

Naturburschen in Uniform

Die militärischen Säumer von heute, die Trainsoldaten, stammen zu einem guten Teil nicht mehr aus landwirtschaftlichem Umfeld, und die meisten von ihnen haben selber kein Ross mehr zu Hause. Die Liebe zur Sache aber ist geblieben. Trainsoldaten geniessen unter den Infanteristen den Ruf, willige, vielleicht etwas eigenwillige, aber dafür zuverlässige, zähe und einsatzfreudige Wehrmänner zu sein, geradezu Naturburschen in Uniform. Bei ihnen dominiert praktisches Können theoretisches Wissen, und Leistung kommt vor militärischen Formen.

Schon früher forderte der Säumerberuf junge, kräftige und gesunde Leute. Daher hiess es, dass einer nicht in die Gilde aufgenommen wurde, so er nicht fähig war, eine Lägel Wein im Gewicht von 144 Krinnen (rund 75 Kilo) mit einem Ruck auf den Bastsattel des Pferdes zu heben. Überhaupt waren Körperkraft und Trinkfestigkeit gleichbedeutend mit Respekt und Ansehen.

Mahlzeiten wurden und werden im Freien oder in der Schutzhütte eingenommen. Was einst die gut geschmalzene Mehlsuppe war, gespickt mit Brot- und Käsebrocken und verdünnt mit einem Schoppen Veltliner, das ist heute der Spatz (ohne Veltliner). Welch goldene Zeiten waren doch das früher, als der Säumer, so er sein Ross versehen hatte, den schon in der Säumerordnung des 16. Jahrhunderts gesetzlich abgesegneten Schlummerschoppen zugesprochen erhielt. Welches Dienstreglement kennt heute solch sympathische Paragraphen?