

Zeitschrift: Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung
Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat
Band: 2 (1927)
Heft: 14

Artikel: Unsere Sappeure und Pontoniere bei Rettungsarbeiten
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-708925>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

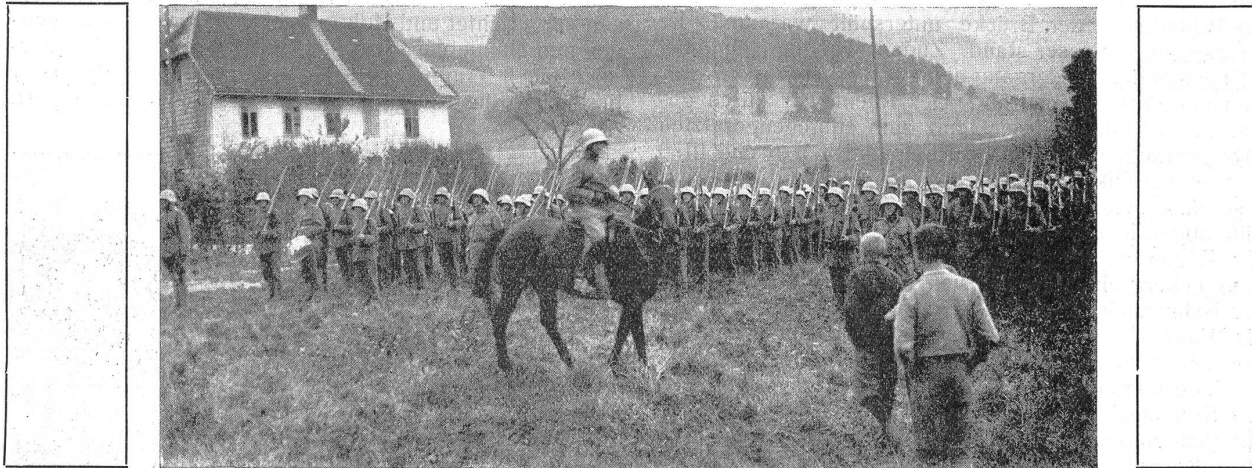
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 23.12.2024

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

wendungsfähigkeit durch die Ausscheidung einer der drei Brigaden und weiterer Teile sehr erheblich geschwächt. Den Divisionen soll also Gelegenheit geboten werden, geschlossen zu operieren. Es wird in informierten Kreisen auch schon angenommen, dass die ersten grossen Manöver in der Ostschweiz zwischen der 5. und 6. Division stattfinden dürften, da in diesen Heeresseinheiten nach den Herbstmanövern von 1925 nun zweimal Detailkurse abgehalten worden sind. Dieser

schwierigsten Lagen anerkannt. Man erhält ja auch in der Tat beim Studium der Zeitungsberichte über den Umfang der Zerstörungen durch die Naturgewalt den bestimmten Eindruck, dass wirksame Hilfe in diesem Fall einzig und allein nur möglich war durch gut diszipliniertes, technisch vollwertiges, gut ausgerüstetes Militär. Ein Eingreifen von Zivilpersonen oder Hilfsdienstpflichtigen hätte scheitern müssen, nicht nur am Mangel an technisch durchgebildeten Leitern und fachkundigen



Kompagnie marschbereit.

Hohl, Arch.

Notre compagnie avant le départ.

Truppenzusammenzug grössten Stils würde, da alsdann die Neubewaffnung sich erstmals taktisch auswirkt, interessante, für Führung und Truppen lehrreiche Gefechtsstage bringen.

Jedenfalls ist ersichtlich, dass an der Steigerung der Kriegstüchtigkeit unserer Landesverteidigung mit Ueberlegung und Planmässigkeit gearbeitet wird. («N. Z. N.»)

Le budget militaire pour 1928.

Par un postulat des Chambres, le Conseil fédéral avait été invité en son temps à réduire les dépenses militaires ou en tout cas à les limiter au montant maxima prévu pour 1927, soit 85 millions de francs. Le budget pour 1928 a donc été établi dans ces limites, mais le Conseil fédéral estime qu'il est impossible de restreindre encore les dépenses militaires si l'on veut se conformer aux prescriptions légales. Comme pour les années précédentes, d'importantes réductions de crédit ont dû être opérées sur les propositions faites sur les divers services de l'administration militaire. Les comptes pour 1926 accusaient pour le Département militaire fédéral un total de dépenses de 86,38 millions de francs; le budget pour l'année en cours s'élève à 84,97 millions et celui pour 1928 prévoit un total de dépenses de 84,94 millions.

Unsere Sappeure und Pontoniere bei Rettungsarbeiten.

Wir verweisen hier auf die Illustrationsbeilage dieser Nummer.

Die Arbeit unserer braven Sappeure und Pontoniere im Bündnerland und im Liechtensteiner Ländchen ist von der Tagespresse in grossen Zügen gewürdigt worden. Einhellig wurde das mutvolle Eingreifen, die vorbildliche Ausdauer, die Zähigkeit und Ruhe auch in den

Arbeitern, sondern auch am Fehlen des nötigen Kontaktes zwischen Führung und Untergebenen, an Organisationsschwierigkeiten in der Verpflegung und im Materialnachschub. Der ganze zivile Rettungsapparat wäre viel zu unhandlich und würde für die Organisation allzu viele der ersten Stunden, wo Hilfe gewöhnlich gerade am notwendigsten ist, beanspruchen. Zum erstenmal seit mehreren hundert Jahren ist es vorgekommen, dass ein schweizerischer Truppenkörper geschlossen ins Ausland marschierte. Diesmal galt es nicht, einen Eroberungszug auszuführen, wie sich dies die alten Schweizer hin und wieder leisteten, sondern der Zug unserer Soldaten galt einem menschenfreundlichen Werk.

Wir wollen uns mit nachstehenden Zeilen nicht allzu sehr verbreiten über das Zerstörungswerk selber, da die Tatsachen aus der Presse genügend bekannt sind. Wir nehmen aber an, dass sich unsere Leser dafür interessieren, was von unseren Truppen geleistet wurde. Unsere Angaben stützen sich auf die Mitteilung der beiden Kommandanten derselben, Herrn Major Fritzsche, Kdt. Sap.-Bat. 6 und Herrn Major Walther, Kdt. Pont.-Bat. 3.

Bei den Sappeuren.

Hilferufe von allen Seiten! Das Sappeur-Bataillon 6 war am 19. September in Chur zum Wiederholungskurs eingerückt, der bis zum 1. Oktober dauern sollte. Mitten in der Ausbildungszeit traf am 23. September um 10 Uhr eine Meldung der Regierung des Kantons Graubünden beim Bat.-Kdo. ein, dass zwischen Chur und Trimmis eine Rufe niedergegangen sei, die die Kantonsstrasse auf eine Strecke von 150 m verschüttet habe. Die Sap.-Kp. III/6 wurde nachmittags dazu kommandiert, die Strasse wieder fahrbar zu machen. In der folgenden Nacht wurde sie abgelöst durch zwei Züge der Geb.-Sap.-Kp. IV/6. Um den Verkehr möglichst rasch wieder herzustellen, wurde eine

Brücke aus Holz mit Steinkisten-Widerlagern gebaut und die Strasse auf eine Strecke von 150 m provisorisch umgangen, sodass am 24. September um 7 Uhr die Strasse wieder fahrbar war für Autos.

Sonntag, 25. September war um 9 Uhr Hauptverlesen für das Sap.-Bat. 6 mit normalem Ausgang. Zwei Kompagnien waren bereits entlassen, als 9.10 Uhr von der Regierung die neue Nachricht eintraf, dass die gleiche Rufe neue und bedeutend stärkere Verheerungen angerichtet habe. Eine Besichtigung ergab, dass ein Widerlager der Brücke unterspült war und die Strasse unter Wasser stand. Zudem war die Bahnlinie, die beim ersten Niedergang nicht gefährdet worden war, nunmehr ernstlich bedroht. Der Rhein war durch gewaltige Geschiebmassen ganz zum entgegengesetzten Ufer gedrängt worden. Die Kompagnien II/6 und III/6 wurden auf Pikett gestellt und der Ausgang auf Chur beschränkt; ein Zug wurde unverzüglich zur Trimmiser Rufe abgeschickt. Um 10.30 Uhr traf die erste Meldung der Regierung über die Gefährdung des Dörfchens Ringgenberg ein. Ein Zug von II/6 fuhr um 12.30 Uhr per Bahn nach Tavanasa. Er gelangte aber nur noch bis Waltensburg; weiter oben war die Bahnlinie unterbrochen. Um einen Ueberblick über den Umfang der bereits erfolgten Verheerungen zu gewinnen, begab sich das Kommando des Sap.-Bat. 6 nachmittags per Auto auf Rekognoszierung. Inzwischen hatte die Regierung auch Kenntnis erhalten von Zerstörungen im Bergell, namentlich in Casaccia. Das Bat.-Kdo. sah sich genötigt, von Ilanz aus Generalmarsch für seine Truppe anzuordnen, um die ganze Mannschaft bereitzustellen, damit sie jeden Augenblick zur Verfügung stand, wo ihre Hilfe gefordert wurde. Auch vom Unterland, aus der Gegend von Sargans, waren inzwischen starke Verwüstungen gemeldet worden.

Um 21.45 Uhr machte das Militärdepartement des Kantons St. Gallen Mitteilung, dass die Rheinbrücke bei Buchs weggerissen und die Eisenbahnbrücke in grosser Gefahr sei. Kurze Zeit nachher brachte das Telephon Kunde von grosser Not in Vicosoprano im Bergell. Während der Nacht wurde daher alles bereitgestellt für die nötigen Bahn- und Autotransporte. Die Kreispostdirektion in Chur hatte auf ersten Anruf hin in Chur sechs und in St. Moritz vier ihrer Alpenwagen mitten in der Nacht bereitgestellt zum Transport der Sappeure. Die Postverwaltung hat so wesentlich zur raschen Hilfe beigetragen.

Montag, 26. September, um 5 Uhr, fuhr die Geb.-Sap.-Kp. IV/6 mit 8 Offizieren und 130 Mann mit Extrazug ohne Anhalten nach St. Moritz und von dort mit Postautos bis zur ersten Unterbruchstelle der Strasse oberhalb Casaccia. Um 10.30 Uhr konnte die Arbeit bereits aufgenommen werden.

Gleichzeitig mit diesem Bahntransport wurden auch 60 Mann von II/6 in 4 Postautos nach dem Oberland abgeführt, wo um 7.30 Uhr die Arbeit des Freimachens der Strasse unterhalb Tavanasa begann.

Um 11.30 Uhr kam der überraschende Befehl des Eidg. Militärdepartements, dass das Sap.-Bat. 6 mit sämtlicher zur Verfügung stehenden Mannschaft nach Schaan in Liechtenstein zu dislozieren sei, wo sie sich zur Verfügung des fürstlichen Regierungschefs zu halten habe. So wurden um 15 Uhr 11 Offiziere und 200 Mann verladen. Der Zug gelangte jedoch nur bis Maienfeld, weil bei Sargans Bahn und Strasse unterbrochen waren. Mit Material aller Art schwer beladen, war daher die 22 km lange Strecke bis Schaan über die Luziensteig

zu Fuss zurückzulegen. Um 21.40 Uhr traf die ermüdete Truppe in Schaan ein.

Ausgeführte Arbeiten.

Detachment Schaan. Unter der Oberleitung von Ingenieur Böhi, dem Rheinbauleiter, waren unsere Truppen vom 27. bis 30. September mit Vorarbeiten für den Bau des neuen Rheindammes beschäftigt, da der alte bei Buchs von den tobenden Fluten weggerissen worden war. Es wurden Baracken erstellt, Installationen hergerichtet und Holz geschlagen, das für Rammungen und Dammbau verwendet werden sollte. Die österreichischen Truppen (ein Jäger-Bataillon aus Bregenz) besorgten die Kiesgewinnung und den Kiestransport.



Souvenir des manoeuvres.

Photohall Ragaz.

Ein Zug wurde am 28. September zu den Rettungsarbeiten nach Ruggell abkommandiert, von wo die österreichischen Pioniere dringend Unterstützung verlangt hatten. Samstag, 1. Oktober, wurden 170 Mann des Detachements Schaan von Sevelen aus per Bahn nach Salez, unterhalb Buchs, transportiert.

Inzwischen war von Bern der Befehl eingetroffen, dass der Wiederholungskurs gemäss Bundesratsbeschluss in Aktivdienst übergehe. Das Detachment Salez erstellte vom 3. Oktober an eine Dienstbrücke über das alte Rheinbett, das ausgetrocknet war. Es wurde eine Pfahljochbrücke von 130 m Länge, für eine Belastung von 3500 kg in Tag- und Nachtschichten erstellt. Starke Baumstämme wurden als Pfeiler der Brücke $3\frac{1}{2}$ bis 4 m tief in den Boden eingerammt. Dazu waren elektrisch angetriebene Rammern von Zivil-Unternehmungen notwendig. Etwa 6 m über dem Boden wurden über diese Pfähle T-Träger gelegt. Die Brücke war am 8. Oktober um 16.30 Uhr fertig erstellt. Nach Beendigung der Rammarbeiten ermöglichte die Aufbietung äusserster Energie die Erstellung der 130 m langen Fahrbahn mit Geländer in knapp 24 Stunden bei durchgehenden Tag- und Nachtschichten. Die Belohnung für diese Leistungen war die Dislokation nach Chur zur Demobilmachung. Der Zug in Schaan war inzwischen mit Dammsicherungsarbeiten an der Einbruchstelle des Rheins bei Buchs beschäftigt worden.

Das Detachment Oberland stand vor überaus schwierigen Aufgaben. Der Verkehr auf der Strasse war vollständig unterbrochen. Zwischen Ruis und Tavanasa mussten 8 Rufen weggeräumt werden, der Weg nach Waltensburg war ebenfalls durch zwei versperrt. Die Strasse von Tavanasa nach Ringgenberg war von nicht weniger als 24 Rufen verschüttet. Es

musste in erster Linie darnach getrachtet werden, eine fahrbare Verbindung für leichte Fuhrwerke herzustellen, weil ausser diesen Verschüttungen verschiedene Brücken weggerissen und die Bahn an mehreren Stellen unterbrochen war. Bei Tavanasa hatte der St. Martinsbach — zu gewöhnlichen Zeiten ein Bächlein von lächerlicher Kleinheit — Bahn, Strasse, eine Betonbrücke vollständig weggerissen, 3 Häuser mit 7 Personen innert 2 Minuten weggeschwemmt! Er wurde überbrückt mit einer Brücke von 2×8 m Oeffnung, stark genug für ein 5 Tonnen-Lastauto. Zwischen Tavanasa und Ringgenberg waren 3 kleinere Brücken von 3—5 m Spannweite zu erstellen. In Ringgenberg waren grosse Aufräumungsarbeiten zu erledigen, zudem musste die Bevölkerung, da der Ort von der übrigen Welt vollständig abgeschnitten war, gepflegt werden. Die Umgebung des Ortes ist metertief mit Material zugedeckt, sodass der Kulturboden vollständig verschwunden ist. Ein 40 m langer Steg für Fussgänger neben der zerstörten Brücke über den Rhein musste die unterbrochene Verkehrsmöglichkeit mit Truns wieder bringen.

Das Hauptobjekt des Detachements Oberland aber war die Erstellung einer Hängebrücke über den Rhein bei Ringgenberg, mit einer Spannweite von 54 m, einer Breite von 2,20 m und einer Belastung von 600 kg oder einer Nutzlast von 150 kg pro m². Während der Montage der Brücke ereignete sich wegen Materialfehlers ein bedauerlicher Unfall, dem leider ein Menschenleben zum Opfer fiel. Tags darauf wurde die Brücke fertiggestellt und nach Vornahme eingehender Probelastungen von den kantonalen und Gemeindebehörden abgenommen und dem Verkehr übergeben. Die Arbeit an der Hängebrücke war am 8. Oktober abends erledigt, mit einem Tag Verspätung zufolge des Unfalles.

Als weitere dreitägige Arbeit blieb die Instandstellung der Strasse Somvix-Tenigerbad, wo die Sappeure von Zivilisten unterstützt wurden. Die Arbeit bot sehr grosse Schwierigkeiten, weil ganze Strassenpartien am Hang abgerutscht waren. Auch die Strasse von Waltensburg nach Brigels brachte 20 Sappeuren und einer Anzahl Zivilisten 1 Tag Arbeit.

Detachment Bergell. Die Geb.-Sap.-Kp. IV/6 traf im Bergell eine ähnliche Aufgabe wie bei Tavanasa: Herstellung einer durchgehend fahrbaren Verbindung. Im ganzen wurden über die Maïra und die Albigna 4 Brücken erstellt und eine Lehnbrücke oberhalb Casaccia, wo die Strasse abgerutscht war. Dazu kamen Umgehungs- und Verbindungsbrücken an verschiedenen Stellen, sowie Wuhrbauten bei Casaccia und Vicosoprano. Zudem musste der Oberwasserkanal des Elektrizitätswerkes Promontogno auf eine Länge von 200 m ausgeschaufelt werden, weil er vollständig mit Kies angefüllt war. Eine Umgehungsstrasse oberhalb Casaccia ermöglichte die durchgehende Verbindung durch das Bergell. In Vicosoprano und Casaccia waren ausserdem grosse Aufräumungsarbeiten zu bewältigen; beide Orte waren stark mit Kies angefüllt und verschlammt. Der Abtransport der Geb.-Sap.-Kp. IV/6 aus dem Bergell erfolgte am 8. Oktober von Maloja nach St. Moritz per Postauto und von da per Bahn nach Thusis.

Die Detachements Salez und Oberland kamen am 9. Oktober, mittags in Chur an. Die Entlassung des Bataillons erfolgte am 10. Oktober, morgens, nach 22tägigem Dienst, der für Offiziere und Mannschaft mehrfach Lagen gebracht hatte, welche durchaus der kriegsgemässen Verwendung der Sappeure entsprachen.

Bei den Pontonieren.

Durch den Dambruch bei Buchs ergoss sich das ungestüme Wasser des Rheins in die rechtsseitige Ebene von Liechtenstein, aus der heraus sich der Schellenberg erhebt. Nachdem am 26. September vergeblich versucht worden war, den Dambruch zu schliessen, zeigte sich am 27. September das dringende Bedürfnis einer energischen Hilfe für die unglücklichen Bewohner des Dörfchens Ruggell, durch welches hindurch sich die Rheinfluten ergossen. Das Rettungswerk war bereits begonnen worden durch Bregenzer und Haarder Schiffer und durch die österreichischen Jäger aus Bregenz. Trotz der Todesverachtung, die sie an den Tag legten und trotz grösster Aufopferung, die Lebensgefahr bot, gelang es ihnen nicht, wirksame Hilfe zu bringen. Mitten in den reissenden und tobenden Wassern drin standen die Häuser, Felsblöcken gleich in einem Flussbett. An diesen scharfen Kanten wurden die leichten Bodenseeboote der Oesterreicher erbarmungslos zerschellt und zerschlagen. Um Rettung zu bringen, warf der Kommandant des Sap.-Bat. 6 am 27. September abends einen Zug Sappeure durch österreichisches Gebiet nach Feldkirch und von da an den Schellenberg, von wo aus mit unsäglich Mühe aber fast erfolglos versucht wurde, mit Hilfe von Notstegen an die ersten Häuser von Ruggell zu gelangen. So verlangte Major Fritzsche am 27. September 15.30 Uhr in einer Sitzung, an der ein Vertreter des Militärdepartements St. Gallen anwesend war, ein Detachment Pontoniere. Vom Bundesrat wurde Major Walther, Kdt. Pont.-Bat. 3 mit der Durchführung des Aufgebotes betraut und ihm jede Vollmacht für die Arbeiten erteilt. Es war schon 8 Uhr abends!

Für die Rettungsaktion kamen unter den obwaltenden ausserordentlich schweren Umständen nur die besten Fahrer und die beherztesten Leute unter den Pontonieren in Frage. Man wandte sich zuerst an die Pontonier-Fahrvereine Zürich und Dietikon. Zürich brachte leider — was bei der Grösse der Stadt sehr begreiflich ist — in so kurzer Zeit und unmittelbar nach Geschättschluss nur wenige Mann zusammen, während Dietikon (1. Rang Eidg. Pontonier-Wettfahren Bern 1927) 22.24 Uhr im Hauptbahnhof Zürich 10 seiner Besten melden konnte. Es war eine prächtige Mannschaft, an Zahl aber etwas zu schwach. Der Kommandant war sich bewusst, mit dieser kleinen Schar nicht wirksam genug eingreifen zu können. So wurde von Zürich aus gegen 11 Uhr nachts telephonisch der Pontonierfahrverein Schaffhausen alarmiert und angewiesen, noch in der Nacht 10 der besten Fahrer nach Rüthi zu überführen. Auch die Schaffhauser Pontoniere leisteten, wie wir dies auch von den dortigen Unteroffizieren gewohnt sind, ganze Arbeit. Die Zürcher und Dietikoner trafen mit Autocar in Rüthi morgens um 3.45 Uhr ein, die Schaffhauser folgten vollständig ausgerüstet, 10 Minuten später. Pontons und anderes Material war von Rapperswil aus mit Extrazug der Bundesbahn bereits um 2 Uhr angekommen. Nach kurzer Stärkung wurde unverzüglich mit der Bereitstellung des Materials begonnen und um 7.45 Uhr war die Kolonne fahrbereit am Wasser. Ist es nicht bewundernswert, innert so kurzer Zeit und nur unter Mithilfe ausserordentlicher Organisationen eine vollwertige Mannschaft aus 80—90 km Entfernung, bei Aufgebot mitten in der Nacht samt Material herbeizuschaffen. Auch das Zeughaus Rapperswil hat Anrecht auf Dank.

Bei Tagesgrauen konnte der erste Ponton « in See stechen », gefolgt von zwei weitem Pontons, die unverzüglich das Rettungswerk begannen. Es stellte sich heraus, dass der Umfang der Katastrophe weit grösser war, als angenommen wurde. Man konnte mit Sicherheit annehmen, dass gegen hundert Leute noch in dem bedrohten Dorfe sich aufhielten. Unter Aufbietung der grössten Kraft und unter ständiger Lebensgefahr gelang es den Pontonieren bis Donnerstag mittag, sämtliche Bewohner, mit Ausnahme der freiwillig zurückgebliebenen sieben Leute, die ihr Vieh nicht verlassen wollten, auf den rechten Rheindamm zu retten. Teilweise konnten die Flüchtlinge den trockenen Rhein passieren und von Salez aus, wiederum über österreichisches Gebiet, ins Liechtensteinische zurückkehren, wo sie in Vaduz und Schaan Aufnahme fanden. Teilweise wurden sie im schweizerischen Dorfe Rüthi gepflegt und einquartiert und dann durch Autos der liechtensteinischen Regierung zurückbefördert. Nur wenige Leute konnten auf dem liechtensteinischen Schellenberg selbst gelandet werden. Nun waren die Menschenleben gerettet, es blieb aber noch so viel Vieh in dem dem Verderben geweihten Dorfe zurück, dass der Kommandant der Pontoniere gern den Befehl des schweizerischen Militärdepartementes entgegennahm, bis zur vollständigen Räumung des Dorfes von Lebewesen die Arbeit fortzusetzen. Ohne eine wesentliche Verstärkung der überanstrengten Mannschaft war dies nicht möglich. Es wurde unverzüglich von Rüthi aus ein weiteres Aufgebot erlassen, und schon am Abend des gleichen Tages rückten zwölf Aargauer Pontoniere aus Aarau, Brugg und Baden und weitere zwölf Schaffhauser Pontoniere in Rüthi ein. Von Brugg aus wurde weiteres Pontoniermaterial mit Eilfracht herangeführt. Am Freitag morgen konnte mit fünf Pontons und rund 50 Pontonieren die Hilfsaktion weitergeführt werden, und es gelang, trotz unsäglichen Schwierigkeiten, das letzte lebende Vieh, sogar Hühner und Ferkel, die zum Teil von ihren Besitzern in den zweiten Stock der Häuser transportiert worden waren, herauszuholen. Zwei Pferde, deren Rettung man anfänglich für unmöglich hielt und die Tag für Tag von den Pontonieren unter eigener Lebensgefahr gefüttert werden mussten, konnten am Freitag in vierstündiger Arbeit — man musste u. a. eine Hauswand aufschneiden und mit dem Ponton in das Haus hineinfahren — ans Ufer geschafft werden. Nicht mindere Schwierigkeiten bot die Rettung des kräftigen Zuchtstiers. Nur ein Zuchteber, der seit drei Tagen ohne Nahrung war und wie ein Raubtier seine Retter angriff, musste abgetan werden.

Die Pontoniere haben 88 Menschen, darunter auch fünf österreichische Pontoniere, die mit ihrem Ponton Schiffbruch litten und in höchster Gefahr schwebten, geborgen, ausserdem 26 Stück Rindvieh, mehr als 100 Schweine und Ferkel, 5 Pferde und eine grosse Zahl von Ziegen, Schafen und kleineren Haustieren. Gleichzeitig gelang es auch, Hausrat in beträchtlichem Wert ans Ufer zu retten, und vor allem waren die Pontoniere bemüht, den Bewohnern, die sich meldeten, ihre Schriften und Wertsachen aus den Fluten herauszuholen.

Sie leisteten hervorragende Arbeit, unsere Pontoniere! Sie zeigten in erster Linie, dass sie wirkliche Fahrer sind. Das fand auch ein österreichischer Oberst, der unsere Truppen bei der Arbeit besuchte. Er fragte darnach, wo denn diese Leute so ausgezeichnet zu fahren gelernt hätten. Als er einen tüchtigen Wachtmeister bei der Fahrarbeit sah, liess er ihn zu sich kom-

men, um von ihm zu erfahren, dass er von Beruf wohl Schiffer sei, weil er den Ponton so meisterhaft beherrsche. « Was sind Sie denn von Zivilberuf, Wachtmeister? », fragte der Herr Oberst. « Automobilmechaniker, Herr Oberst », lautete die Antwort. « Ja, wo haben denn fahren gelernt? » « In der Rekrutenschule und im Pontonierfahrverein, Herr Oberst. » « Jetzt sag i aber gar nix mehr! » — Herr Oberst wusste nun, wie man es bei einer Milizarmee macht, um tüchtig zu bleiben. Man arbeitet eben, auch in der dienstfreien Zeit.

Unsere wackeren Sappeure und Pontoniere haben sich wirklich brav gehalten. Die durch die Tagespresse bekannt gewordenen, tief zu Herzen gehenden Dankes-



Unsere Artillerie.

Photohall Ragaz.

worte des Liechtensteinischen Regierungschefs an die Angehörigen des Sap.-Bat. 6 und der Dank des Fürsten an die Pontoniere lassen erkennen, wie froh man in all dem grossen Unglück um die Retter aus dem Nachbarlande war. Unsere Truppen haben den Dank verdient, der von Herrn Oberstkorpskommandant Biberstein gegenüber dem Kommandanten des Pont.-Bat. 3 ausgedrückt wurde:

An den Kommandanten des Pont.-Bat. 3,
Herrn Major Walther, Zürich.

Ich habe von den Rettungsarbeiten der Pontoniere unter Ihrer bewährten Leitung nur aus der Zeitung gelesen und habe sehr bedauert, nicht die Möglichkeit gehabt zu haben, das Rettungswerk mit anzusehen. Für die ganz hervorragenden Leistungen Ihrer Pontoniere unter Ihrem Kommando möchte ich Ihnen und Ihren tapferen Mannen meinen besten Glückwunsch und wohlverdienten Dank der Allgemeinheit aussprechen. Möge es unserer Armee nie an so tatkräftigen und aufopferungsfähigen Männern fehlen!

Der Kommandant des 3. Armeekorps: Biberstein.

Auch die Sappeure verdienen restlos die Anerkennung, die ihnen von seiten des Kommandanten der 6. Division zuteil wurde, der während mehrerer Tage die Rettungsaktion verfolgte:

An den Kommandanten des Sap.-Bat. 6,
Herrn Major Fritzsche, Chur, Kaserne.

Herr Major! Das Sap.-Bat. 6 kehrt aus dem Bergell, dem Bündner Oberland und dem Fürstentum Liechtenstein auf seine Korpssammelpätze zurück zur Demobilmachung.

Dem Bataillonskommandanten, seinen Kompagniekommandanten, allen Offizieren, Unteroffizieren und Mannschaften des Sap.-Bat. 6 sind Dank und Anerkennung der schwer heimgesuchten Bevölkerung sicher für die selbstlose Soldatenarbeit seit dem 25. September.

Der Kleine Rat des Kantons Graubünden wird Ihnen selbst bezeugen, wie hoch er Ihre und Ihres Bataillons Hilfe schätzt.

Der regierende Fürst von Liechtenstein lässt Ihnen und Ihrem Bataillon Dank und Anerkennung aussprechen.

Und der schweizerische Bundesrat lobt die Tatkraft und Hingabe im Dienste des Landes.

Ich selbst, als Ihr Divisionskommandant, weiss, dass Sie und Ihr Sappeur-Bataillon es nicht anders konnten, als helfend in der Not, Ehre und Ansehen der Armee zu mehren.

Gute Heimkehr!

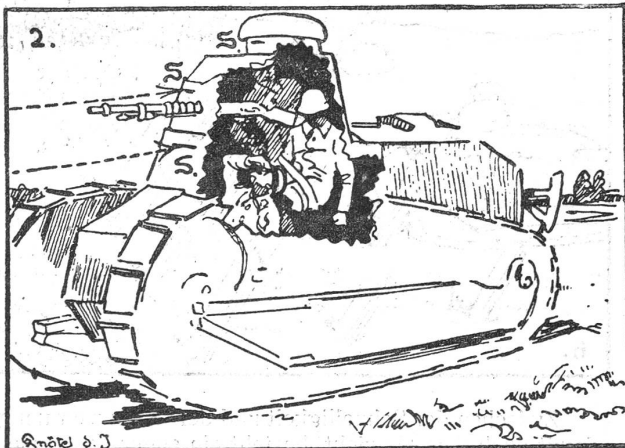
Sie wollen dieses Schreiben dem Sap.-Bat. 6 am Hauptverlesen bekannt geben.

Der Kommandant der 6. Division:
H. Frey, Oberst-Divisionär.

Die Regierung des Kantons Graubünden brachte ihren Dank in folgendem Schreiben zum Ausdruck:

Der Kleine Rat des Kantons Graubünden
an das Tit. Kommando des Sappeurbataillons 6,
Chur.
Herrn Major Fritzsche!

Im Augenblick, da das Sap.-Bat. 6 entlassen wird, ist es uns angenehme Pflicht, den Offizieren, Unteroffizieren und Soldaten Ihres Bataillons den tiefgefühlten Dank auszusprechen für die rasche und wirksame Hilfeleistung, welche den Bewohnern der verwüsteten Hochwassergebiete seit dem 23. September laufenden Jahres zuteil wurde. Nur durch die hilfsbereite Zuverlässigkeit der Militärbehörden und die opferwillige Hingabe der Truppen selbst ist es möglich gewesen, die unheimlichen Verheerungen der Wassernot zu mildern und den vielfach unter-



brochenen Durchgangsverkehr wieder herzustellen. Mit besonderer Genugtuung stellen wir fest, dass die Truppe sich dieser schweren Aufgabe mit imponierender Hilfsbereitschaft und Ausdauer unterzogen hat. — Wir versichern Sie des Dankes des ganzen Bündnervolkes und bitten, der Truppe davon Kenntnis zu geben.

Gleichzeitig empfehlen wir Sie, getreue, liebe Mitgedenken, samt uns in die Obhut des Allmächtigen.

Namens des Kleinen Rates,
Der Kanzleidirektor i. V.: Dr. J. Desax. Der Präsident i. V.: Vieli.

Durch die Taten unserer braven Truppen ist ein schönes Blatt in der Geschichte unseres Wehrwesens beschrieben worden. Man wird dasselbe als Zeuge des guten Milizgeistes und freudigen Opfertums immer wieder gern durchgehen.

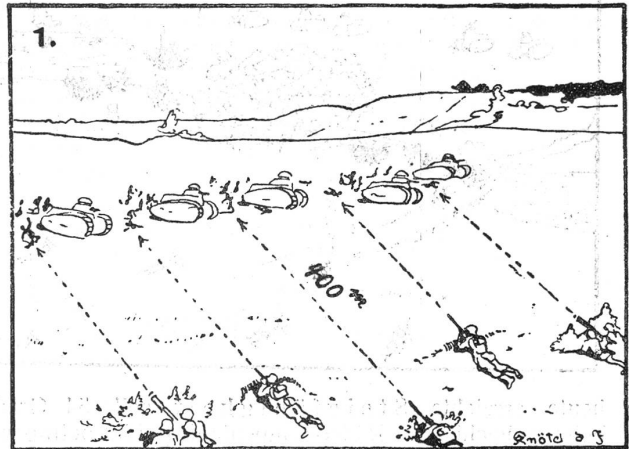
Möckli, Adj.-U.-Of.

Unsere Landesverteidigung dient ausschliesslich dem Schutz unserer Unabhängigkeit. Die Kriegführung ist daher Abwehr von Ueberfall und Angriff.

(Leitsatz aus F. D.)

Einiges über die taktischen Eigenschaften der Tanks.

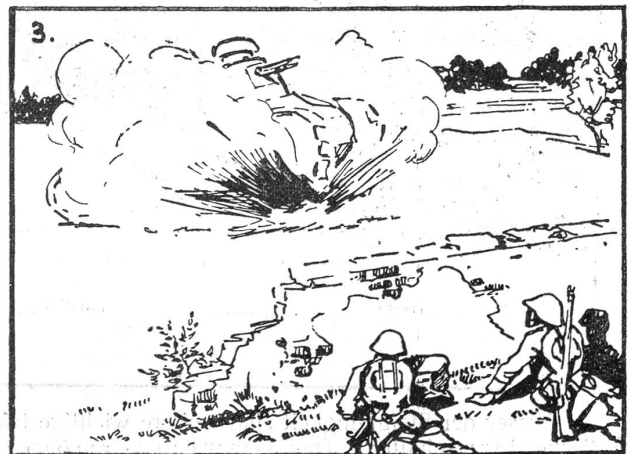
Tanks sind gepanzerte und bewaffnete Kampffahrzeuge mit Kettenantrieb, befähigt, im Gelände heute mindestens dorthin zu kommen, wohin Kavallerie auch kann. (Heigl.) Sie können sich selbst im zerwühlten



Schlachtgelände bewegen. Dazu bestimmt, die Angriffskraft der Infanterie durch Erleichterung ihres Vorgehens zu verstärken, bilden sie eine Art gepanzelter Infanterie, die imstande ist, an den verschiedenen Phasen der Schlacht, von der Fühlungnahme mit dem Gegner bis zur Verfolgung, teilzunehmen.

Charakteristisch für den Tank ist der Kettenantrieb, der die Bewegung im Gelände ermöglicht. Seine Wirkungsweise ist aus unsern Bildern erkennbar. Der Tank rollt wie auf Schienen auf den zwei endlosen Ketten, die er vor sich her legt und hinter sich wieder aufrollt. Dadurch, dass dieses Legen der beiden Ketten verschieden rasch erfolgen kann, kommt die überraschend grosse Lenkbarkeit zustande. Ist der Kettenantrieb auch auf Rückwärtslauf eingerichtet, so kann der Tank sogar an Ort und Stelle drehen.

Die mit dem Kettenantrieb erreichbare Geschwindigkeit ist je nach der Stärke des eingebauten Motors, der Schwere des Tanks und der Be-



schaffenheit des Geländes verschieden. Der englische schwere Vickers-Tank (Gewicht gegen 50 Tonnen) soll eine Geschwindigkeit bis 25 km/Std., der Light Vickers