

# Die ausserdienstliche Tätigkeiten der Pontoniere

Autor(en): **Schneider**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung**

Band (Jahr): **33 (1957-1958)**

Heft 18

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-708045>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

in einem Kaderkurs von sechs Tagen auszubilden. Hier werden ihnen die notwendigsten Kenntnisse für die Verwaltung und Führung ihrer Detachements und für deren technischen Einsatz vermittelt. Von den HD-Bauabteilungsstäben werden die Chefsingenieure und Ingenieure in einem sechstägigen Kaderkurs ausgebildet, wobei durch das Studium konkreter Probleme der Landesbefestigung nicht nur die Teilnehmer in ihre Aufgabe eingeführt, sondern auch für

die Landesverteidigung praktische Arbeit geleistet wird. Außerdem ermöglichen diese Kurse den persönlichen Kontakt mit dem Kader, von dessen Befähigung der erfolgreiche Einsatz der im übrigen militärisch nicht ausgebildeten HD-Formationen abhängt. Die HD-Kaderkurse der letzten Jahre hinterließen bei den Teilnehmern wie bei der Leitung den Eindruck, daß der Armee im Geniehilfsdienst Formationen zur Verfügung stehen, die mit großer

Fachkenntnis und Einsatzfreude geführt werden.

\*

(Dieser Artikel ist in etwas anderer Form in den «Technischen Mitteilungen für Sappeure, Pontoniere und Mineure», Heft 4, Januar 1957, erschienen und wird hier mit freundlicher Bewilligung der Herausgeberin, der Gesellschaft für militärische Bautechnik, abgedruckt.)

## Die auerdienstliche Tätigkeit der Pontoniere

Von Hptm. Schneider, Zentralpräsident des Schweizerischen Pontonierfahrvereins

Auch beim Wasserfahren gilt der Anspruch, daß Uebung den Meister macht. Des Wassers Tücken zu erkennen und in einem Boot zu meistern, braucht Erfahrung und ein Können, das ein Pontonier sich nur in jahrelanger Uebung erwerben kann. So finden wir an unseren Flüssen

Rhein, Aare, Reuß, Limmat und selbst an der Rhone Vereine, die das Wasserhandwerk pflegen und sich üben, um neben gesundem Sport sich für den Militärdienst auf dem Wasser einsatzbereit zu halten. Zu diesem Zwecke stehen uns Boote und Fahrgeschirr, Fährmaterial und vieles mehr zur

Verfügung, so daß in den Sektionen eine abwechslungsreiche Ausbildung gewährleistet ist.

Wasserfahren ist ein Sport, der neben der körperlichen Beweglichkeit Feude am Wasser und Mut erfordert. Er bietet ein Maximum an körperlicher Ertüchtigung, macht einem vertraut mit den Schönheiten unserer Flußlandschaften und schmiedet Freundschaften, deren Verbundenheit wohl in keiner Waffengattung so ausgeprägt dasteht, ich möchte sie fast einmalig nennen. Die Wucht und die Macht des Wassers zwingen jeden zu Vertrauen zu seinem Kameraden, mit welchem er gemeinsam ein Schiff zu steuern hat. Selbständigkeit und Kameradschaft, Lebensfreude und Wagemut sind die Schlagzeilen des Wassersportes.

So trifft sich ein Großteil unserer Pontoniere wöchentlich zweimal an unseren Flüssen, um auf dem Wasser zu trainieren. Das Fahren besteht nicht etwa aus einer rein manuellen Handhabung von Ruder und Stachel, sondern in erster Linie in der Schulung des Auges, im Erkennen der Wasserströmungen. Nicht immer ist der stämmige, starke Pontonier der beste Wasserfahrer, sondern der geübte Beobachter erreicht sein Ziel oft besser durch geschickte Ausnutzung der Strömungen.

Nicht nur mit dem Wasser soll ein Pontonier vertraut sein, er soll auch Knoten und Seilverbindungen beherrschen. Dies sind unerläßliche Hilfsmittel für die Angehörigen der Genietruppe.

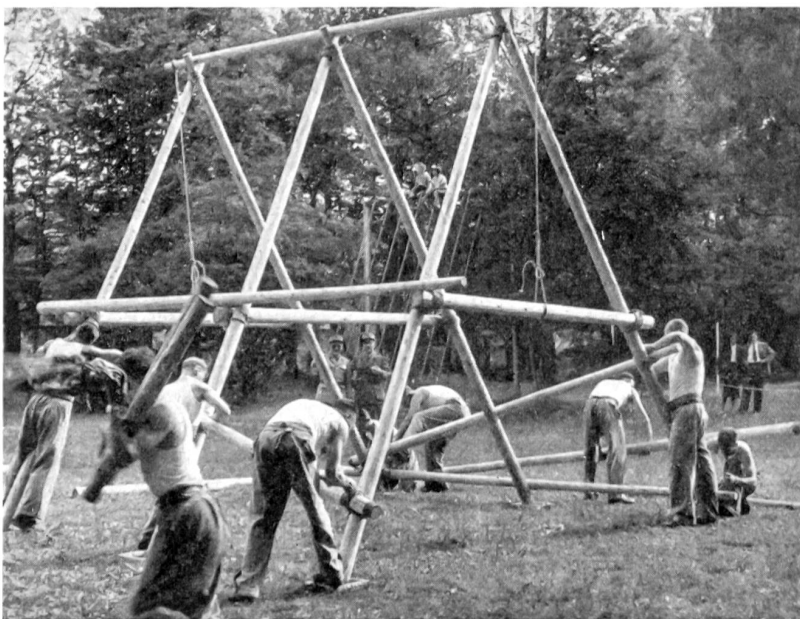
Oft wird das eigene Fahrübungsgebiet zu eng, und das fließende Wasser lockt, um sich in die Ferne forttragen zu lassen. Auf Tal- und Fernfahrten lernt der Pontonier nicht nur die Eigenart der heimatlichen Flußlandschaften kennen, sondern fremde Ströme, fremde Länder bereichern sein Leben. Bis nach Rotterdam, Wien, Venedig und Marseille haben sich unsere Pontoniere im Schiff schon tragen lassen und an Waagen und Wirbeln, an Wuhren und Wehren ihre Fahrkunst bewiesen. Talfahrten sind nicht nur Angelegenheiten des Vergnügens, sondern jede Fahrt ist eine wertvolle militärische Uebung.

Eine Talfahrt ist ein Erlebnis, dessen Fülle an Schönheit kaum zu ermessen ist. Höhenzüge und Burgen, Städte und Dörfer fliegen filmartig an einem vorbei, und das beruhigende Schäumen des Wassers, das monotone Gieren der Ruderstricke lassen einem den gehetzten Alltag vergessen.

Der ruhige Fluß, wie wir ihn im Alltag kennen, kann sich in kürzester Zeit als wütendes Element entpuppen. Flüsse treten über die Ufer, Ueberschwemmungen bringen ganze Talschaften in arge Bedrängnis. Um in solchen Notfällen helfen zu können, besitzt der Schweizerische Pontonierfahrverein eine Hochwasseralarmorganisation, die innerhalb weniger Stunden den Einsatz von Detachementen mit dem



Der Wettkampf beginnt.

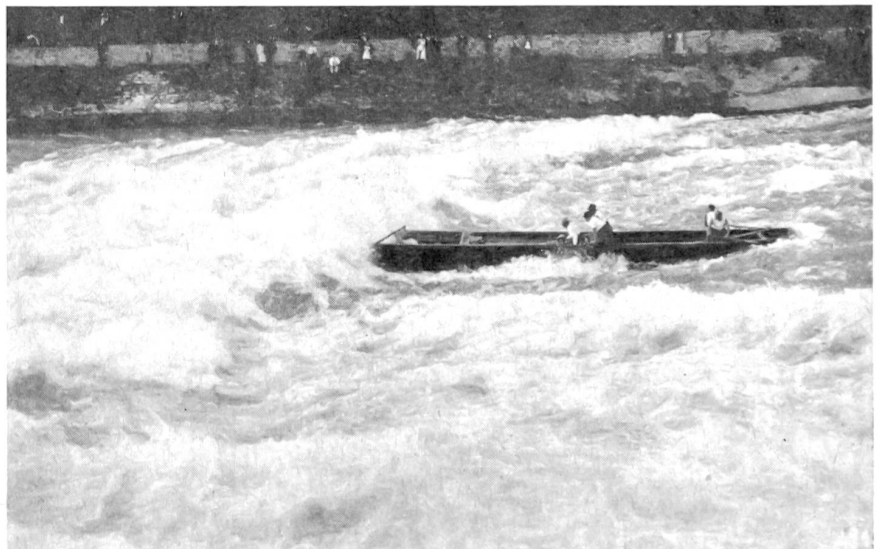


Schnürwettkampf.

notwendigen Schiffsmaterial gewährleistet. Schon oft haben solche Eingriffe viel Leid unter der Zivilbevölkerung zu mildern geholfen. Als im Jahre 1927 der Rhein einen Großteil des Fürstentums Liechtenstein überschwemmte, wurde eine hervorragende Rettungsarbeit geleistet. Ein großer Teil der bedrängten Bevölkerung, nebst Fahrhabe und Tieren, konnte dank dem sofortigen Einsatz der Pontoniere geborgen werden. Diese selbstverständliche Hilfsbereitschaft auf dem Wasser verpflichtet jeden, sich fortwährend einem Training zu unterziehen.

Damit die Fahrer sich sportlich messen können, führt der Schweizerische Pontonierfahrverein alle drei Jahre ein Eidgenössisches Pontonierwettfahren durch, das dieses Jahr vom 5. bis 7. Juli in Wangen a. d. Aare stattfindet. Dort treten die Vereine zum Sektions- und Einzelwettkampf an sowie zu den militärischen Disziplinen, wo ein Bootfahren-, Schnür- und Schwimmwettkampf stattfindet. Diesem Wettfahren wird große Bedeutung zugemessen, denn schon in der Vorbereitung liegt ein großer Ansporn zu erhöhter Leistung. Die Bilder, die sich zeigen, zeugen von der Beherrschung der Fahrtechnik und bergen ein jahrelanges Training in sich. Das «Eidgenössische» ist jeweils der Höhepunkt jedes Pontoniers, der im stillen hofft, ausgezeichnet als guter Wasserfahrer in sein Pontonierstädtchen zurückkehren zu können.

Was würde unser Pontonierstolz und unsere Tradition nützen, wenn für den Nachwuchs nicht gesorgt wäre? Der Jungfahrerausstellung, d. h. den Jünglingen im vordienstlichen Alter, wird höchste Aufmerksamkeit geschenkt. Dies ist wohl die vornehmste Aufgabe, die uns zufällt, Jünglinge zum Soldatenberuf vorzubereiten und



Stürmische Talfahrt.

sie für die Rekrutenschule im Wasserhandwerk auszubilden. Von den Jungfahrleitern fordert dies pädagogisches Verständnis, viel praktische Erfahrung und vor allem Einfühlungsvermögen in die heutige Jugend! Es ist eine Freude, zuschauen zu können, wie unsere Jungen in den Pontonierkursen mit Freude und Begeisterung das Wasserfahren zu erlernen streben, um nach Absolvierung des dritten Kurses bei der Rekrutierung ausgehoben zu werden. Jungfahr-

lager sorgen dafür, unsere Jünglinge vermehrt zu begeistern und sie zur Kameradschaft zu erziehen. Neben dem Wasserfahren, Schnüren und Schwimmen wird ihnen Gelegenheit geboten, ein Sturmboot zu steuern und die Tücken eines Schlauchbootes kennen zu lernen. Spiele und Bergtouren helfen das Lagerleben zu gestalten. Gesunder Geist, gesunder Körper und Freude am Wasserfahren sind und bleiben die Idole eines Pontoniers!

## Wir lesen Bücher:

Rolf Grams: *Die 14. Panzerdivision 1940 bis 1945*. 359 Seiten, 21 Kartenskizzen, 16 Seiten Kunstdruck mit Bildern, Halbleinen DM 20,80. Podzun-Verlag, Bad Nauheim. — Die 4. Infanteriedivision wurde nach dem Frankreichfeldzug 1940 in die 14. Panzerdivision umgewandelt. Wir lesen in dieser hervorragend geschriebenen Divisionsgeschichte einmal über den Einsatz der Stammdivision in Frankreich, über ihre Umstellung und über ihre weitere Verwendung im Feldzug gegen Jugoslawien und vor allem im Kriege gegen die Sowjetunion, wo sie im Kessel von Stalingrad aufgepöppelt wurde. 1943 wurde sie neu aufgestellt und wiederum an den Brennpunkten des Kampfes eingesetzt, so in Kriwoi Rog, im Ingulez- und Adshamka-Abschnitt, bei Kirowograd, in der Abwehrschlacht südwestlich Tscherkassy, in Rumänien, Bessarabien und zuletzt im Kurland. Ein kriegsgeschichtlich bedeutsames Werk, das wir bestens empfehlen können.

\*

Hans Kissel: *Angriff einer Infanteriedivision*. Scharnhorst-Buchkameradschaft, Heidelberg. — Nur kurze Zeit nachdem wir an dieser Stelle das erste Buch Kissels, die «Gefechte in Rußland», ankündigen und empfehlen durften, legt der Verfasser bereits einen neuen Band vor: die in der Scharnhorst-Buchkameradschaft erschienene Schilderung des Angriffs einer Infanteriedivision im Rußlandfeldzug. Im Gegensatz zum ersten Band befaßt sich diese Darstellung nur mit einer einzigen Kampfhandlung von wenigen Tagen Dauer. Das von Kissel gewählte Gefechtsbeispiel betrifft einen Gegenangriff starker deutscher Verbände gegen einen russischen Brückenkopf. Im Januar 1942 hatten bedeutende russische Kräfte die deutsche Front südlich von Charkow durchbrochen und einen etwa 100 km tiefen Brückenkopf über den Donez errichtet. Da dieser Brückenkopf als Ausgangsbasis für weitere russische Unternehmungen hätte dienen können und zudem eine

ernste Bedrohung der deutschen Flanken darstellte, faßte die deutsche Heeresgruppe Süd den Entschluß, im Mai 1942 zu einem großangelegten Gegenangriff gegen die feindliche Stellung anzutreten. Kissel schildert nun an Hand eines sehr vollständigen Materials und vor allem auf Grund seiner eigenen Erinnerung das Vorgehen und die Kampferlebnisse einer einzelnen Infanteriedivision innerhalb dieses Gegenangriffs. Bis in die untersten Verbände legt er die Entschlüsse und Befehle der Kommandanten dar und erläutert den Ablauf des Kampfgeschehens. Jede einzelne Phase des Kampfes wird bis in ihre Einzelheiten verfolgt, und es werden darin die Gründe für Erfolg und Mißerfolg untersucht und die Lehren gezogen. So ist ein sehr plastisches und vollständiges Bild einer Kampffraktion entstanden, in dem alle Belastungen, Erschwerungen und Friktionen des Kampfes, aber auch seine Höhepunkte dargestellt werden. Die Schilderung Kissels will nicht lehrhaft sein, sondern einfach den Krieg zeigen, wie er wirklich war. Gerade dadurch vermittelt sein Buch einen echten und eindrücklichen Begriff vom Wesen des modernen Krieges und von den Problemen, die er auf allen Stufen stellt. Das Buch Kissels ist durch seine unverfälschte Echtheit, seine Ehrlichkeit und durch das bedeutende militärische Wissen und Können, das darin zum Ausdruck kommt, in hohem Maße auch für unsere Bedürfnisse geeignet. Es sollte von möglichst vielen Lernbegierigen unserer Armee gelesen und studiert werden. Major Kurz.

\*

William R. Lundgren: *Flug ins Grenzenlose*. Die Geschichte des Testpiloten Chuck Yeager, der als erster Mensch mit Schallgeschwindigkeit flog. Aus dem Amerikanischen übersetzt von Dr. Rudolf Frank. 1958, Albert Müller Verlag AG, Rüschlikon-Zürich. 256 Seiten mit 10 Kunstdrucktafeln. Leinen Fr. 16,35. — Die erregende Lebensgeschichte Chuck Yeagers ist zugleich die Geschichte jener Männer, die das erste Raketenflugzeug, die Bell X-1, schufen, eine Historie der Unerschrockenheit und eines Blickes, der über die Horizonte der Zeitgenossen hinausreichte und dort, wo alle andern eine unüberwindliche Schranke im All, die

sogenannte Schallmauer, vermuteten, eine Verheißung und ein neues Zeitalter der Entdeckungen sah. Chuck Yeager und seine Bell X-1 sind in die Geschichte der Flugtechnik eingegangen als Symbole für den Glauben des Menschen an seine eigenen Möglichkeiten, an die von Menschen geschaffene Technik und Wissenschaft. Auf diesem Glauben beruht aller Fortschritt im Flugwesen. Viele verschiedenartig befähigte Personen wirken zusammen, um ein Flugzeug zu planen, zu konstruieren, zu bauen und zu verbessern, aber der Testpilot, er ganz allein, hat zu beweisen, daß ihr Werk der rauen Wirklichkeit standhält. Der Testpilot eines Raketenflugzeuges ist der einsamste Mensch in den Lüften. Und am Boden ist während seiner Probeflüge keine Seele so einsam wie die seiner Frau. Auch davon erzählt dieses Buch, das uns alles miterleben läßt: die Hingabe an einen Traum, den unerschütterlichen Glauben an seine Verwirklichung, den Todesmut eines Fliegers, der sein Leben in rasenden, schwebenden Einmann-Expeditionen dutzende Male aufs Spiel setzt, um das Unbekannte zu erkunden und das eben noch Mögliche wie das Unmögliche zu erforschen.

V.

## KRIEGSGESCHICHTLICHE DATEN

- 5. Juni 1928: Peking wird von den Truppen Tschiang Kai Scheks besetzt.
- 6. Juni 1808: Napoleon erhebt seinen Bruder Joseph zum König von Spanien.
- 13. Juni 1878: Berliner Kongreß (bis 13. Juli). Montenegro, Serbien und Rumänien werden als unabhängige Staaten anerkannt.
- 14. Juni 1658: Turenne entreibt den Spaniern Dünkirchen mit englischer Hilfe.