

14. Eidg. Pontonierwettfahren in Bremgarten 1939?

Autor(en): **H.M.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Berner Woche**

Band (Jahr): **29 (1939)**

Heft 33

PDF erstellt am: **26.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-648246>

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.



Der Pontonierfahrverein der Stadt Bern bei der Anmeldung. Der 1. Mann im vorderen Glied Feldweibel Kaser, mehrmaliger Sieger im Einzelfahren, 1939 Sieger im Bootföhrenwettkampf. 1. Mann im hinteren Glied Pont. Bégré Leo, eidg. Kranzfahrer, 2. Mann C. Wälchli, ebenfalls Kranzfahrer, 2. Mann im vord. Gl. Pont. Kähr, Kranzfahrer.



Das hohe Kampfgericht. In der vordersten Reihe von links nach rechts: Sektion Bern I. Gruppe beginnt die gemeinsame Stachelfahrt. Auf der Bordwand des ersten Pontons Fahrchef Oberlt. Otto Lutstorf.



14. Eidg. Pontonierwettfahren in Bremgarten 1939

Die gleiche Gruppe wie oben beim Uebersetzen in Linie vom rechten auf das linke Ufer. Die 5 Pontons fahren in gleicher Stellung ausgerichtet und im Takt hinüber.

Die Berner am Eidg. Pontonierwettfahren

Das 14. Eidgenössische Pontonierwettfahren, das am 24./26. Juni auf der Reuß in Bremgarten stattgefunden hat, ist unter der Fülle der andern Feste und Anlässe beinahe verschwunden. Es ist ja schon etwas wie ein eidgenössischer Unverstand, daß im gleichen Jahr eine Landesausstellung, ein Eidgenössisches Schützenfest und ein Eidgenössisches Pontonierwettfahren und noch tausend andere Anlässe durchgeführt werden „müssen“, dafür kann man dann dort, wo es bereits zu den lieben Lebensgewohnheiten gehört, brav über die bösen Zeiten klagen. Item, da der Pontonierwettkampf unter den Sektionen des Schweizerischen Pontonierfahrvereins nun seit bald 50 Jahren alle drei Jahre zur Durchführung kommt, so war er halt 1939 auch wieder fällig und das schmucke Margauer Städtchen Bremgarten machte sich eine Ehre daraus, ihn würdig und musterhaft durchzuführen. Da er traditionsgemäß nicht als Fest mit großem Getöse, sondern als feldmäßiger Wettkampf in einfachem und bescheidenem Rahmen abgehalten werden muß, ist er weiter nicht aufgefallen und es ist denn auch der große Erfolg des Pontonierfahrvereins der Stadt Bern nicht seiner Bedeutung nach gewürdigt worden. Auch die übrigen bernischen Pontonierfahrvereine haben in diesen schwierig gewordenen Wettkämpfen, die ein monatelanges Ueben und große Opferbereitschaft erfordern, den Umständen nach ehrenvoll abgeschnitten. Daß das gerade an den glanzvollen Tagen der Laupenschlacht-Feier sein mußte, war leider nicht zu ändern.

Bevor auf die Glanzleistung der Berner eingegangen wird, sind wohl einige Ausführungen über die Durchführung und Anlage eines Eidgenössischen Pontonierwettfahrens angezeigt. Der Schweizerische Pontonierfahrverein, der die eingeteilten und zukünftigen Pontoniere unserer Armee schult und in steter Uebung erhält, will durch die alle drei Jahre stattfindenden Wettfahrten den Sektionen Gelegenheit geben, sich im Wettkampfe zu messen und zwar nicht nur im Wasserfahren, sondern auch im Schnüren und im Bootfahrbau. Diese Disziplinen sind eine ganz unschätzbare Ergänzung zur militärischen Ausbildung, noch mehr: bei der kurzen Ausbildungszeit würden unsere Pontoniere lange nicht das leisten können, was Taktik und Technik von ihnen verlangen, wenn nicht diese außerdienstliche Tätigkeit dazu käme: Das Wettfahren aber ist die scharfe, unübertreffliche Generalinspektion über die in den Zwischenzeiten geleistete Arbeit und Vorbereitung.

Das eigentliche Wettfahren unterteilt sich in ein Einzelfahren und ein Sektionsfahren. Gilt es beim Einzelfahren im Ponton, bei den Jungfahrern im Weidling, von den Fahrerpaaren die Geschicklichkeit im Stachelfahren, in der Ueberfahrt auf höchstes Ziel mit bester Zeit, im Einfahren in die Brückenlinie die Fahrkunst unter Beweis zu stellen, so kommt beim Sektionsfahren noch die weitere Probe dazu, daß die Fahrtruppe in 3—6 Fahrzeugen zusammenarbeiten müssen, wenn die Sektion erfolgreich abschließen will. Die Uebungen erfordern Kraft, Ausdauer und zähen Willen, eine monate-, sogar jahrelange Vorübung und beim Sektionsfahren wird erst noch die Zusammenarbeit und Disziplin, das Auftreten der ganzen Sektion beim Anmarschieren und Eintreten wie bei den einzelnen Uebungen beurteilt. Auch der Fahrchef, der technische Leiter, wird beurteilt nach seinem Auftreten, seiner Befehlsgebung und seinem Können. Die Fahrübungen sind im übrigen so angelegt, daß sie alle wesentlichen Elemente des Wasserfahrens umfassen. Immer hat das Kampfgericht darnach getrachtet, sie so zu gestalten, daß nicht nur eine Zeit- und Kraftschinderei entstand, sondern daß sie auch große Anforderungen an die Intelligenz und Geschicklichkeit der Fahrer stellten, sodas nicht nur der Kraftmensch, sondern auch der schwächere, aber kluge und durchtrainierte Fahrer Aussicht auf Erfolg haben konnte. Durch die

Bestimmungen der Fahrreglemente ist dafür gesorgt, daß eine stilllose und unkorrekte Kofferei nicht ausgezeichnet wird, sondern die erwünschte, erprobte und wertvolle Haltung, die die Grundlage bildet für eine mustergültige Fahrkunst und diese wiederum die Grundlage für den erfolgreichen Pontonierdienst.

Die Aufgabe im Bootfahrbau besteht jeweils darin, daß an geeigneter Stelle eine Gruppe von Chef und 8 Mann in möglichst kurzer Zeit eine technisch einwandfreie Bootfähre erstellt, wie sie für Truppenüberfahrungen je länger je mehr zur Anwendung kommen. Der Wettkampf im Schnüren umfaßt sozusagen alle Seilverbindungen, Bünde und Schnürungen, die im Pontonierdienst vorkommen. Elementare Vorbedingungen für den Erfolg in diesen beiden Wettkämpfen sind wiederum Gewandtheit, Sicherheit und Raschheit beim einzelnen Mann und beim Gruppenchef.

In Bremgarten sind die Pontoniere in erfreulich stattlicher Zahl angetreten. Von den 38 Sektionen haben 32 teilgenommen und gegen 500 Fahrerpaare haben Sektions- und Einzelfahren im Ponton und Weidling bestritten. Daneben haben sich 16 Gruppen im Schnüren und 18 Gruppen im Bootfahrbauwettkampf gemessen. Diese Zahlen beleuchten eindringlich die Tatsache, daß unsere Pontoniere an der Arbeit sind, ihr fachtechnisches und übriges Können in beständiger außerdienstlicher Tätigkeit zu erhalten und zu fördern, wie das seit bald 50 Jahren zur guten, vaterländischen Tradition gehört und durch den Ernst der Zeit zu den selbstverständlichen Pflichten dieser Wehrmänner gehört. Das Schöne an den Wettkämpfen der Pontoniere ist dann noch, daß bisher keine Kategorien und Unterabteilungen geduldet wurden, trotzdem natürlich nicht alle Sektionen unter gleichen Verhältnissen üben können; aber eine Sektion ist im ersten und eine andere im letzten Rang und die anderen zwischendrin, und jede weiß, daß zum Wettkampf die neidlose Anerkennung des Erfolges, aber auch Glück und Pech gehören und wer in strammer Disziplin die Sektionsübung durchgeführt hat, der darf auf seine Leistung stolz sein, ob er in der Rangliste etwas weiter vorn oder hinten ist.

Seit Einführung des Sektionswettkampfes hat sich naturgemäß das Hauptinteresse auf diese Uebung konzentriert, ohne daß dadurch die andern an Bedeutung verloren hätten. In Bremgarten war die Uebungsanlage, die jeweils vom Kampfgericht in reiflicher Beratung festgelegt wird, eine außerordentlich interessante. Von der Anmeldung und dem Eintreten in die Schiffe hinweg war eine gemeinsame Stachelfahrt mit Maximalzeit auf eine Strecke von etwa 150 Metern und anschließend eine Ueberfahrt in Linie auszuführen. Bei dieser Ueberfahrt in Linie müssen alle Schiffe gleichzeitig auf Befehl des Fahrchefs übersetzen, natürlich in geordneter Formation mit ausgeglichenen Distanzen und genauer Stellung, und auch so anlanden, was an die Fahrkunst erhebliche Anforderungen stellt. Nachher folgte, nach einer kurzen Bergfahrt, eine Tafelfahrt in Kolonne, alle Schiffe nacheinander, wobei eine markierte Brücke zu passieren und ein giftiger, markierter Felsen zu umfahren und zwischendrin erst noch die Fahrerabfahrungen in voller Fahrt vorzunehmen waren. Nach dem Anlanden hatte die aufgeschlossene Kolonne neuerdings in Linie zurück zu übersetzen und nach der Anlandung nachzufahren und dann war mit dem Austreten und Abmelden die Uebung fertig. Es war die erste mit zwei Linienfahrten, was mit der in Bremgarten relativ geringen Flußbreite der Reuß zusammenhängt. Das Gelände und die ihm angepaßte Uebung waren geradezu ideal, es ist vielleicht die raffigste und interessanteste Wettübung gewesen von allen bisherigen.

Von unseren bernischen Pontonierfahrvereinen, die, sieben an der Zahl, ein angesehenes und stattliches Kontingent stellen, haben sechs in Bremgarten teilgenommen, nämlich Marwangen, Bern, Biel, Thun, Wangen a. A. und Worblaufen. Die Seeländer von Uigerz, die oft in den vordersten Reihen standen, mußten diesmal verzichten, weil die letzten Jahre für die Reben und ihren Ertrag allzu schlecht waren. Wahrscheinlich wären sie trotzdem nicht zurückgeblieben, wenn nicht im Augenblick, da sie hätten abstimmen sollen, ein Hagelwetter ihnen neuerdings die Hoffnung verhalet und zudem das Wettfahren zeitlich für ihre Rearbeiten am allerrünstigsten lag. Im Wettkampfe der Sektionen haben sich hervor getan neben den Stadtbernern die Marburger, die Schönenwerder, die Zürcher, Schaffhauser und Badener, während die Marauer, die sonst immer ganz an der Spitze zu finden waren, vom Pech in den immerhin ehrenvollen 5. Rang zurückgeworfen wurden. Die einzige welsche Sektion von Beg hat sich sehr gut geschlagen und steht im 6. Rang. Unsere Berner nehmen folgende Ränge ein: Thun im 9., Marwangen im 10., Wangen a. A. im 11., die Worblaufener, die mit ihrer weitherum bekannten Jodelgruppe in Bremgarten donnernden Applaus einheimsten und im Jodeln zweifelsohne den ersten Rang erstritten hätten, stehen im 12. Rang und damit nicht so weit vorn, wie ihre eifrige Uebungstätigkeit erwarten ließ. Dem Füsilier Marti, der als einziger Infanterist neben Pontonierkanonen als pflichtgetreuer Fahrchef musterhaft amte und sich eine glatte 10 eroberte, sei ein besonderes Kränzlein der Anerkennung gewunden. Im 15. Rang folgt dann die Sektion von Biel, die als Seesektion mit ihren ungünstigen Wasserhältnissen ganz selbstverständlich auf den reißenden Wassern der Reuß stark im Nachteil war und trotz schneidiger Führung nicht zur Spitzengruppe gelangte. Die große, freudige Ueberraschung aber war, daß die Stadtberner sich klar und deutlich den 1. Rang eroberten und damit wohl verdienten, daß ihrer Leistung in Wort und Bild gedacht werde.

Die eben im „Pontonier“ erschiene Rangliste erlaubt es, die erzielten Ränge gegeneinander abzuwägen und jeder Teilnehmer kann daraus ersehen, wo er gegläntzt und wo er verfaßt hat. Nicht weniger als 16 Kampfrichter auf 8 Posten haben ihr gestrenges Urteil abgegeben und ihm in 17 Noten Ausdruck verliehen. Das Punktmagimum beträgt daher, da die Note 10 die beste ist, 170 Punkte. Davon haben sich die Stadtberner 157 errungen, also bloß 13 Punkte verloren, dicht gefolgt von den Marburgern mit 156½ Punkten. Bern ist in zwei Gruppen gefahren und die 1. Gruppe mit 5 Pontons hat sogar die Maximalleistung von 158.150 Punkt aufzuweisen. Das ganze Geheimnis dieser großen Punktzahl liegt darin, daß fast alle Fahrzeuge gut gefahren sind, daß also die Sektion auf einer bemerkenswerten Höhe der Ausbildung angelangt ist. Fast alle Posten haben einen Durchschnitt über 9. Stachelfahrt hat sie überhaupt die beste, ebenfalls sind die beiden Ueberfahrten in Linie sehr gut qualifiziert. Die Landungsnote beim Felsen sinkt allerdings auf 6.8, bezw. 8.6, doch haben die meisten andern Sektionen bei dieser Zielnote noch schlechtere Zahlen. Einzig die Gruppe II der Sektion Dietikon hat hier eine glatte 10, was besagt, daß von dieser Gruppe alle Fahrzeuge beim Ziel oder oberhalb gelandet sind. Da es sich dabei um 3 Weidlinge handelt, ist das wohl sehr schön, aber auch nicht außerordentlich, weil selbstverständlich der Weidling bei einer solchen giftigen Landung leichter hat als der schwere Ponton. Die Berner haben also auch hier einen hohen Durchschnitt. Alles zusammengezählt gibt das 157.150 Punkte und damit den ersten Rang.

Leider haben wir von den Bernern nur wenige Aufnahmen und von den übrigen Sektionen überhaupt keine aufstreifen können, mit Ausnahme natürlich vom Festzug, gerade als ob diese Angelegenheit bei einem Pontonierwettfahren die Hauptsache wäre. Auf der Bildseite sind immerhin vielleicht einige bekannte Gesichter zu erkennen, die im Marzili während langer Wochen fleißig beim Ueben zu sehen waren. Sie können mit

Recht stolz sein auf ihre hervorragende Leistung und gratulieren darf man auch dem Fahrchef, Pontonier-Oberst. Otto Lufftorf, dem die harte Arbeit so schön belohnt worden ist. Gerade er mit seinem zielbewußten und bescheidenen Wesen wird es nicht verübeln, wenn wir konstatieren, daß er wohl von seinen Vorgängern auch noch etwas hat profitieren können, denn was hier nach jahrelanger Arbeit Früchte trug ist von Hptm. Türlin und ganz besonders vom unermüdbaren und getreuen Ratgeber Oberstlt. Rüenzi gepflanzt worden, die sich nun beide aus vollem Herzen am schönen Erfolg der jüngern Kameraden freuen werden.

Das Einzelfahren mit seiner infolge der starken Strömung stark auf Kraft eingestellten Uebung ist sichtlich den Bernern nicht gelegen gewesen. Während sonst der Aare-Athleten Spitzenleistungen bescheiden waren, finden wir die ersten Berner im 9. Rang mit Wachtmeister Wälti/Klaus Hans und im 12. Rang Feldweibel Ryffeler/Siegrist Alfred, beide von Wangen a. A. Im 13. Rang steht Mathys Frits mit Wältli Carlo, von Bern. Mathys Frits, der bekannte Rhonesteuermann, war schon zweimal am Eidgenössischen im 1. Rang, einmal im zweiten und einmal im fünften Rang, sodaß er sich im dreizehnten wohl ausruhen kann. Im 14. Rang steht wieder ein Bernerpaar, nämlich Bégré Leon und Rähr Frits, ebenfalls im 14. Rang Wachtmeister Lauener/Gasser Ernst von der Sektion Biel. Lauener Karl hat am Wettfahren in Marau auch schon im ersten Rang gestanden und darf sich mit seinem Resultat als Landsturmwachtmeister wohl sehen lassen. Weitere Berner Ränge sind: 15. Blaser/Marti, Marwangen; 16. Hunziker/Kläntzli, Marwangen; 18. Pulver/Gasser, Worblaufen; 19. Blaser/Anderegg, Wangen; Bigler/Bigler, Worblaufen; Büchler/Brechbühler, Worblaufen; Lindt/Siegenthaler, Wangen; 21. Kläy/Flückiger, Wangen; Kehrl/Müller, Bern. Bei den Jungfahrern im Weidling finden wir: Wymann/Leberfeld, Worblaufen im 9. Rang. Ebenfalls im 9. Liniger/Obfahl, Biel; 12. Roseng/Stettler, Bern; 13. Jakob/Vederach, Thun.

Ein weiterer hervorstechender Erfolg war den Bernern beschieden im Bootfahrenwettkampfe, indem Feldweibel Kaser, der bewährte Kämpfe, mit der Gruppe II zusammen mit den Zürichern im 1. Rang, mit Gruppe I im 7. Rang, steht. Marwangen mit Feldweibel Wild belegte hier den 2. Rang, Worblaufen I mit Wachtm. Gasser den 8. und Worblaufen II mit Korporal Fierz den 13. Rang. Im Schnürewettkampfe haben diesmal merkwürdigerweise außer Worblaufen keine Berner teilgenommen. Freuen wir uns aber umso mehr an dem schönen Erfolg im Sektionsfahren der Stadtberner, die nun nach mancher Enttäuschung sich an die Spitze geschafft haben, getreu dem Spruch: Mit nahla gewinnt! Die prächtige Fahne, die erstmals an ein Eidgenössisches ausgezogen ist, hat an ihren Dreizack von der Rhonefahrt gleich den schönsten Lorbeer anheften dürfen, den es gibt: den Spitzentrans. Daneben haben die Stadtberner noch den Bridler-Becher mit ihrem Sektionspreis mitnehmen dürfen, den Silberpokal, den die Pontonier-Offiziere zur Erinnerung an den höchsten Pontonier, Herrn Oberstkorpskommandant Bridler, gestiftet haben.

Und nun ist das 14. Eidgenössische Pontonierwettfahren vorbei. An den Ufern der blauen Reuß, die rauschend das malerische Bremgarten umfließt, herrscht wieder ein geruhames Leben. In den Sektionen ist der ruhigere Fahrbetrieb eingekehrt, aber überall rüstet man schon wieder zu neuer Arbeit auf dem Wasser. Was ein rechter Pontonier ist, den zieht es an die Wogen und Wellen bis des Winters Hauch die Ufer mit Eis überzieht und der Befehl kommt: Ruder und Stachel in Ruh! Borerst aber stählt der Wasserfahrer Leib und Seele im Schiff und erfüllt mit seinem Karabiner die weitere vaterländische Pflicht, getreu seinem Wahlspruch:

Zu Wasser und zu Land
Dienen wir dem Vaterland.

H. M.