

Zeitschrift:	Jahrbuch Oberaargau : Menschen, Orte, Geschichten im Berner Mitteland
Herausgeber:	Jahrbuch Oberaargau
Band:	53 (2010)
Artikel:	Pontoniere : Wasserfahrer und Brückenbauer. Der Oberaargau ist eine Hochburg dieser Sportart
Autor:	Wild, Walter Theodor
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-1072232

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: 16.01.2026

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

Pontoniere – Wasserfahrer und Brückenbauer

Der Oberaargau ist eine Hochburg dieser Sportart

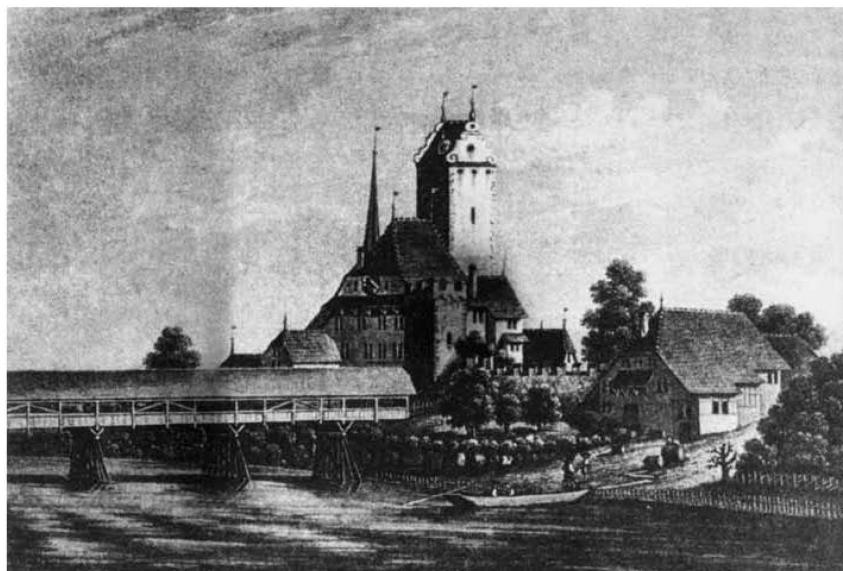
Walter Theodor Wild

Bevor Eisenbahnen und Strassen unser Land überzogen, bildeten die Flussläufe und Seen Transport- und Verkehrsachsen für Menschen und schwere Güter. Flüsse verbanden die Landesgegenden, während sie diese gleichzeitig trennten und Grenzen zwischen Ländereien und Volksgruppen bildeten. Grosse Schlachten wurden oft an Flussläufen ausgetragen und entschieden. Die wenigen bestehenden Brücken waren durch Wehranlagen und Burgen gesichert. Zerstörte Übergänge mussten möglichst rasch wieder erstellt werden. Vom Mut und Können der Wasserfahrer und Pontoniere waren damit ganze Regionen und Truppen abhängig.

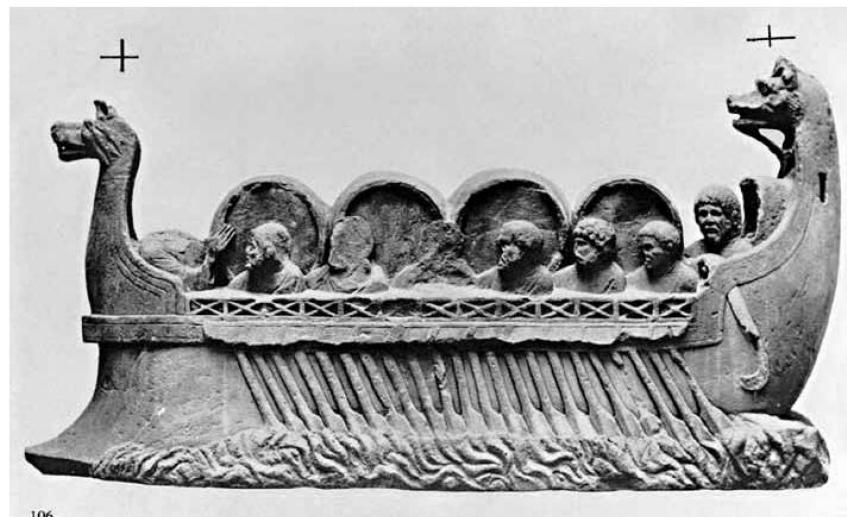
Wo Wasser ist, ist Leben. Überall auf der Welt siedeln sich die Menschen an Flussläufen und den Gewässern entlang an. Da werden Wasserfahrer gebraucht. Vorerst sind es im Überlebenskampf die Fischer, welche für Nahrung sorgen. Flösser und Schiffer transportieren Menschen, Tiere und Material. Wasserfahrer übernehmen die Arbeiten auf und über dem Wasser und tragen zur Sicherheit der Siedlungen bei. Eine der lebhaftesten Wasserstrassen durch unser Land war in früheren Zeiten die Aare zwischen Thun und Koblenz.

Bereits vor über 2000 Jahren transportierten die Römer in unserem Land auf dem Wasserweg Baumaterial, Holz, Salz und Wein.¹ Auch heute noch ist die Fähigkeit, Gewässer zu befahren, und die Kunst, Brücken zu bauen – im eigentlichen wie auch im übertragenen Sinne – gefragt. Fließende und stehende Gewässer bildeten in der Kriegsführung stets ernsthafte und von keiner Armee zu unterschätzende Hindernisse. Auch heute stellen sie schwierig und gefährlich zu überwindende Hindernisse dar.

So haben Pontoniere eine lange Vergangenheit. Die Geschichte der Pontoniere reicht zurück bis zum Beginn unserer Geschichtsschreibung. Schon das Altertum kannte einige, uns in ihren grossartigen Ausmassen kaum mehr vorstellbare Beispiele hervorragenden Schiffbrückenbaus. 514 v. Chr. wurde eine 700 Meter lange Schiffsbrücke von Kleinasiens aus über den Bosporus errichtet. Der damalige Kriegsberichterstatter Herodot beschreibt: «360 Schiffe führten, längs aneinander gekettet und vielfach verankert, über die Meerenge. Über die Schiffsborde waren links und rechts je ein riesiges Seil aus Schilf und Hanf gespannt. Quer darüber legte man Hölzer. Auf diese kam, wieder in Längsrichtung, eine Bohlendecke zu liegen. Das Ganze wurde noch mit Schotter und Erde überdeckt.»² Jahrhunderte später zeichnet der römische Geschichtsschreiber Tacitus eine neue, der heutigen vergleichbare Art von Brückenkonstruktion auf: «Man lässt ein Schiff in den Strom, bringt es mittels eines gut bemannten Ruderbootes an die Flussstelle, an der es als Brückenträger dienen soll, und stellt es in Fliessrichtung. Vor und hinter dem Schiff versenkt man als Anker je einen grossen, mit Steinen beschwerten, pyramidenförmigen Korb. Dann legt man von einem Brückenschiff zum andern Balken und über diese Querbretter...»



Der Aareübergang und die Ländte mit Zollhaus in Aarwangen im 18. Jahrhundert. Archiv Verfasser



Römisches Weinschiff.
Relief im Landesmuseum Trier

Auch Titus Livius berichtet in ähnlicher Art über den Brückenbau Hannibals über die Rhone bei Avignon.³

Ein Meilenstein in der Entwicklung des Militärbrückenbaus war die Erfindung des österreichischen Obersten Birago. Er konstruierte teilbare Pontons mit Schnabel- und Mittelstück, zweifüssige zerleg- und verstellbare Böcke, wendigere Transportwagen und anderes mehr. Damit war ein entscheidender Schritt im elementweisen Notbrückenbau getan. Als Mitte des vorletzten Jahrhunderts der Schweizerische Bundesstaat entstand und damit auch das Wehrwesen reorganisiert wurde, führte der Bund nach und nach den Brückentrain nach Biragoschem System ein. Im Laufe der Jahrtausende wurden aus einfachsten Anfängen immer ausgeklügeltere, dem allgemeinen Fortschritt angepasste Techniken und Methoden des behelfsmässigen Brückenbaus entwickelt, so dass die heutigen Pontoniere über ausgezeichnetes Übersetz- und Brückenmaterial, sowie die entsprechenden Transportmittel verfügen. Ausgerüstet mit motorisierten Booten, leichten und schweren Fähren, dazu mit systemischem und behelfsmässigem Brückenmaterial, sowie mit modernen Schwimmbrücken mit Lastklasse bis zu 60 Tonnen, sind sie jederzeit in der Lage, innert Stunden Truppen und Material von einem Gewässerufer ans andere zu übersetzen.

Glücklicherweise blieb die Schweiz über mehrere Generationen von kriegerischen Handlungen verschont. Pontoniere werden jedoch als kundige Wasserfahrer und geschickte Brückenbauer, nebst ihrer militärischen Zweckbestimmung, weiterhin benötigt. Flüsse und Gewässer bilden auch heute nicht zu unterschätzende Gefahren. Bei Hochwasser und Überschwemmungen gilt es, Katastrophenhilfe zu leisten. Im Rahmen der zurückliegenden Armeereformen schrumpften die einst stolzen sechs Pontonierbataillone zu einem einzigen, allerdings bestens ausgerüsteten, zusammen. Auch die einst 22 Fahrpontonierzüge in den Geniebataillonen wurden drastisch reduziert. Gesamthaft betrachtet wurden jedoch die Genietruppen und die Pontoniere aufgewertet. Heute gehören die Pontoniere zu den Rettungstruppen. Sie erfüllen hier im Bedarfsfall eine wichtige Aufgabe. Sie werden als erstes Rettungselement zur Erkundung und Planung bei Hochwassersituationen und Katastrophen eingesetzt. Sie werden beigezogen, wenn sich bei hochgehenden Flüssen vor Brücken Holz staut. Sie leisten Rettungsdienste bei Hochwassersituationen und führen Wassertransporte aus.

Die Genietruppen entwickelten sich nach der Gründung des Bundesstaates 1848 zur eigentlichen Stütze der Armee. Sie bildeten ursprünglich den Generalstab der Armee. Aus den Genietruppen gingen die Pontoniere, die Pioniere und die Sappeure hervor. Die Genietruppen waren die Wiege für andere, neue Truppengattungen. Sogar die Luftwaffe hat ihren Ursprung bei den Genietruppen.

Bedingt durch die nach Mitte des vorletzten Jahrhunderts einsetzende Entwicklung des Verkehrswesens und der Stromerzeugungstechnik, welche die klassischen Wasserberufe Fischer, Flösser und Schiffer auf unseren Gewässern mehr und mehr zum Verschwinden brachten, wurde die Rekrutierung des Pontoniernachwuchses zusehends schwieriger. Es fehlten bald einmal die von zu Hause aus geübten Wasserfahrer, und das ausgerechnet für eine zunehmend wichtiger werdende Truppengattung. Zu diesem Umstand kam die Erkenntnis, dass mit der Ausbildung der Pontoniere im Rahmen der ordentlichen militärischen Kurse nicht auskommen war. Aus dieser Notlage heraus, aber auch aus dem Bedürfnis nach kameradschaftlichem Beisammensein, entstanden die ersten Wasserfahrvereine. In ihnen fanden sich Angehörige von militärischen Pontoniereinheiten zusammen, die daheim und ausserdienstlich das Wasserfahren pflegen und sich selber fit und in Übung halten wollten.

Brückenbau der Pontoniere mit behelfsmässigem DIN-Brückenmaterial, 1991 beim Gumenwältli, Aarwangen. Foto Verfasser



Schwimmbrücke 95 der Armee der Lastklasse 60 Tonnen. Foto Lehrverband Genie/Rettung, Zuchwil



Bereits 1891 wurde der Pontonier-Fahrverein Aarwangen als erste Sektion im Oberaargau gegründet.⁴

Aus dem Gründungsprotokoll des PFV Aarwangen: «Die Gründungsversammlung wird abgehalten, aber statt um halb 2 Uhr erst um 3 Uhr, weil bloss fünf Pontoniere erschienen. Um 3 Uhr finden sich 18 Mitglieder ein. Die Gründung wird einstimmig beschlossen und aus der Mitte der Versammlung wird sofort der Vorstand gewählt.» Ein Jahr später zählte der noch junge Verein bereits 33 aktive Mitglieder.

Unmittelbar nach der Gründung wurden von Ende Juli bis Mitte November regelmässig Übungen gefahren, anfänglich ganz bescheiden in zwei, für einen Franken pro Übung gemieteten Weidlingen mit zwei Stacheln, zwei Rudern und einer Sasse. Die Fahrübungen fanden meist am Sonntagmorgen statt. Sie sind ausführlich protokolliert. Während rund drei Stunden wurden Stachel-, Tal- und Überfahrten trainiert sowie auf Zeichen gefahren.⁵ Solche Fahrübungen vermochten jeweils ein zahlreiches Publikum anzulocken und «gar manch ein Schatz oder liebe Ehehälften» bewunderte vom Ufer aus die Leistung «ihres Liebsten» auf dem Wasser.⁶

Aktenkundig ist auch, dass bereits damals ausserhalb der strengen Übungen die Pflege der Kameradschaft nicht zu kurz kam: «...somit Ende der Arbeit. Begaben uns zur Abwechslung in Reih und Glied emal in den Bären, vertilgten hier ein Fässli Bier wozu einige Liter Weisser gratis folgten.»⁶

Nach wie vor gibt es Pontoniere in der Armee. In den heute 42 Pontonier-Sportvereinen ist der einst militärische Charakter kaum mehr zu spüren. Sie pflegen vor allem den Wettkampfsport in zivilem Umfeld. Doch die Pontoniere halten sich für den Einsatz bei einem Ernstfall fit und sie bilden jährlich über 200 JungPontonire aus, welche später als Wasserfahrer in die Armee eingeteilt werden. Aus der einst militärischen Organisation wurden sehr aktive Sportvereine, welche das Wissen und Können im Umgang mit Gewässern, Schiffen und Wasserbauten weiterpflegen, so dass sie für den Notfall bereit stehen und Hilfe leisten können. Im Mittelpunkt steht heute ganz klar die Ausübung des anspruchsvollen Pontoniersports. Die Pontoniere erhalten und pflegen auch die Fähigkeit, die Natur zu beobachten, Strömungsverhältnisse zu erkennen und die Geschicklichkeit und Kraft, ein Boot in fliessendem Gewässer sicher zu steuern. Wirbel treten oft unerwartet auf, und nur wer Fahrt

hat, kann sein Boot steuern und ihm Richtung geben. Der Pontoniersport und das Pontonierhandwerk sind durchaus eine Art Lebensschule. Die Fahrerpaare stehen gemeinsam im selben Boot und wollen gemeinsam ein Ziel erreichen. Dazu ist regelmässiges Training notwendig, und der Umgang mit den Schiffen, mit Ruder und Stachel muss immer wieder geübt werden. Zudem wird der Pontoniersport von Jung und Alt gemeinsam gepflegt. Frauen und Männer sitzen miteinander im Boot. Es gibt keine sozialen Ausgrenzungen.

Diese Wandlung zeigt sich auch im Namen. Aus den ehemaligen Pontonier-Fahrvereinen wurden Pontonier-Sportvereine. Sie verteilen sich den grösseren Flussläufen entlang über die ganze Schweiz.

Die einzelnen Sektionen sind durch den Schweizerischen Pontonier-Sportverband organisiert. Hier werden die Reglemente erarbeitet und umgesetzt, die grossen Wettkämpfe geleitet, die Ausbildung koordiniert, die Kontakte zum Bund und nach aussen gepflegt und für ein gutes Umfeld für die Ausübung des Pontoniersports gesorgt. Der Schweizerische Pontonier-Sportverband ist Mitglied von «Swiss Olympic».⁷

Der Oberaargau ist eine Hochburg der Pontoniere. Entlang des wunderschönen Flusslaufes der Aare siedelten sich 1891 die Aarwanger Pontoniere, 1902 diejenigen von Wangen an der Aare an, und 1946 kamen die Wynauer Pontoniere dazu. In der Nachbarschaft befinden sich die befreundeten Sektionen Murgenthal (seit 1895) und Solothurn (seit 1905). Diese beiden Sektionen nehmen jeweils auch an den Kantonal Bernischen Pontonier-Wettfahren teil.



Das erste Vereinsbanner der Aarwanger Pontoniere aus dem Jahr 1894. Die Rückseite zeigt ein mit Goldfaden gesticktes Bild eines Pontonierbootes auf der Aare vor dem Schloss Aarwangen und die Inschrift: «Zu Wasser und zu Land, helfen wir dem Vaterland.»
Foto Verfasser

Die Pontonier-Sportvereine im Oberaargau

Aarwangen

Der Pontonier-Fahrverein Aarwangen wurde 1891 auf Initiative von Pontonier Wachtmeister Fritz Haldimann gegründet. Im Jahre 1894 erwarb der Verein sein erstes Vereinsbanner. Die mit Goldfaden eingestickte Inschrift «Zu Wasser und zu Land, helfen wir dem Vaterland» begleitet die Sektion seit 120 Jahren. Die Vereinsleitung war sich ihrer verantwortungsvollen Aufgabe durchaus bewusst und führte ein strenges Regime. Unentschuldigte Absenzen zogen den Ausschluss aus dem Verein nach sich. Es wurden stets anspruchsvolle, mehrstündige Fahrübungen durch-

geführt. Von Anfang an fand der Verein eine ausgewogene Mischung zwischen ernsthafter Arbeit und fröhlichem Beisammensein. Im Vordergrund stand jedoch immer der Rudersport, was zu einem lückenlosen Besuch aller bisher durchgeführten Eidgenössischen Wettfahrten führte. Ende 1902 erstellten die Pontoniere ihren ersten bescheidenen Pontonierschuppen, der in den folgenden Jahren zweckdienlich ausgebaut wurde. Rund 40 Jahre später entstand die «Pontonierhütte», die 1968 dem Bau eines dauerhaften, geräumigen Pontonierhauses weichen musste. 1992 wurde der Beschluss gefasst, dieses umfassend zu renovieren und auszubauen. Alle Bauten konnten nur infolge unermesslicher Fronarbeit realisiert werden.

Die Aarwanger Pontoniere stellten sich an unzähligen Wettfahrten zum Kräftemessen und errangen regelmässig gute Resultate und viele Auszeichnungen. Selber hielt sich der Pontonier-Sportverein Aarwangen durch die Organisation von zahlreichen Wettfahrten und Aarefesten fit.

Der Pontonier-Sportverein
Aarwangen im Jahr 2009.
Foto Jörg Häfeli, Schwarzhäusern,
www.recovis.ch



Seit der Gründung wurden alle Jahre Wasserfeste für die Dorfbevölkerung durchgeführt. Alle drei Jahre findet das über die Region hinaus bekannte Schlauchbootrennen mit gegen 100 Mannschaften statt.

Daneben führen die Aarwanger Pontoniere Flussfahrten mit Gesellschaften sowie für Betagte und Behinderte durch. 2010 fand auch die 1. Augustfeier mit einem Höhenfeuer mitten auf der Aare bei den Pontonieren im Scheuerhof⁸ statt. Der Verein organisierte mehrere Einzelwettfahrten und Spezialwettkämpfe mit nationaler Beteiligung. Höhepunkte waren die Feierlichkeiten zum 50- und zum 100-Jahr-Jubiläum, die Durchführung des Bernisch-Kantonalen Pontonier-Wettfahrens 1960 und der drei Eidgenössischen Pontonier-Wettfahren in den Jahren 1964, 1991 und 2009.

Heute zählt der Pontonier-Sportverein Aarwangen 50 Aktivmitglieder und 15 JungPontoniere. Dazu kommen 25 mehrheitlich noch aktive Veteranen und rund 250 Passivmitglieder. Der Pontonier-Sportverein Aarwangen erfreut sich einer grossen Anerkennung und Unterstützung in der Bevölkerung und der Region.

Wangen an der Aare

Als Pontonier-Wachtmeister Ernst Mühlemann 1902 aus der Fremde heimkehrte, bedauerte er sehr, dass in Wangen an der Aare keine Möglichkeit bestand, sich im Wasserfahren weiterzubilden. Er scharfte eine Gruppe von zwölf jungen Männern um sich, die auf seine Initiative hin bereit waren, im selben Jahr einen Pontonier-Fahrverein zu gründen. Zweck des Vereins war, junge Leute im Wasserfahren zu schulen und sie für den Pontonierdienst vorzubereiten. Nach Überwindung der Anfangsschwierigkeiten entwickelte sich der Verein zur grossen Freude der Bevölkerung. Das Städtchen Wangen liesse sich ohne Pontonier-Fahrverein gar nicht mehr denken.

Im Jahr 1908 bot sich die Gelegenheit, aus einem Abbruchobjekt am rechten Aareufer oberhalb der Holzbrücke ein bescheidenes Depot zu erstellen. Am gleichen Standort wurde 1954 ein neues Vereinshaus gebaut, welchem 1969 ein geräumiger Schiffslagerraum angegliedert wurde.

Mit der erfreulichen Entwicklung des Vereins stellte sich auch eine Vielzahl sportlicher Erfolge ein. Die Sektion zeichnet sich insbesondere durch Spitzentränge in den Schnürwettkämpfen aus. Die Sektion führte in ihrer Geschichte mehrere Grossanlässe durch. In den Jahren 1936 und 1958



Der Pontoniersportverein
Wangen an der Aare. Foto Sem-
ling Fotografie, Herzogenbuchsee

kamen hier die Eidgenössischen Pontonier-Wettfahrten zur Austragung. Erwähnenswert sind auch die Aktivitäten für die Allgemeinheit wie die Mithilfe beim Aarelauf, der 1. Augustfeier und den Armeesporttagen. Die Aarefeste mit dem Hochseil über die Aare ziehen jeweils sehr viel Publikum an.

Im 100. Vereinsjahr zählte der Pontonier-Sportverein Wangen an der Aare 40 Aktivmitglieder, 23 Veteranen und 12 Jungfahrer.

Wynau

Die Sektion Wynau wurde anschliessend an das Eidgenössische Pontonier-Wettfahren 1946 in Murgenthal gegründet. An der Durchführung dieses «Eidgenössischen» hatten die Wynauer noch tatkräftig als Mitglieder der Sektion Murgenthal mitgeholfen. Schon 1919 wollten die Wynauer einen eigenen Verein gründen, was aber nicht gelang. Auch ein zweiter Anlauf 1937 misslang. 31 Mitglieder waren schliesslich an der Gründung dabei, und der Verein entwickelte sich zusehends zu einer starken Sektion. Die Murgenthaler unterstützten die Neugründung

der Sektion Wynau mit der grosszügigen Spende von Fr. 800.–. Noch heute pflegen die beiden Vereine ein kameradschaftliches Verhältnis, welches durch gesunden, sportlichen Konkurrenzgeist und ein alljährlich stattfindendes gemeinsames Schlussfahren geprägt ist.

Seit der Gründung besitzt der Verein ein eigenes Depot an der Aare. 1956 wurde es infolge eines elektrischen Kurzschlusses durch einen Brand zerstört. Noch im selben Jahr wurde ein neues Vereinshaus gebaut und eingeweiht. Der heutige Pontonier-Sportverein Wynau organisierte einige Grossanlässe. Aus Anlass des 50-Jahr-Jubiläums war es das Bernisch Kantonale Wettfahren 1996. Dazu kamen einige Wettfahren und Spezialwettkämpfe mit schweizerischer Beteiligung. Höhepunkt war die Durchführung des «Eidgenössischen» im Jahr 2003.

Auch heute noch pflegen die Wynauer Pontoniere die gesunde körperliche Ertüchtigung und bieten den Jungfahrern eine sinnvolle Freizeitbeschäftigung. Mit intensivem und gewissenhaftem Training über Jahrzehnte brachten es die Wynauer-Pontoniere sportlich zu einer Spitzensektion. Goldkränze und Festsiege an grossen Anlässen gehören heute zu den Wynauer Pontonieren.



Der Pontoniersportverein Wynau

Benachbarte Pontonier-Sektionen

Zu den Oberaargauer Pontonier-Sportvereinen zählen auch die benachbarten und befreundeten Sektionen Murgenthal und Solothurn. Durch gemeinsame Anlässe werden sportliche und kameradschaftliche Aktivitäten gepflegt. Zudem organisierten beide Sektionen schon das Bernisch Kantonale Pontonier-Wettfahren.

Murgenthal

Die Sektion Murgenthal wurde 1895 vorerst unter dem Namen «Ryken» gegründet und sieben Jahre später nach der Fusion der Gemeinden Riken und Balzenwil in Murgenthal umgetauft.

1903 konnte unter der Aarebrücke mit Baukosten von Fr. 100.– ein erstes bescheidenes Materialdepot erstellt werden. 1935 kam es zum Bau des heutigen, inzwischen ausgebauten und erweiterten Vereinshauses. 1946 führten die Murgenthaler Pontoniere das Eidgenössische Pontonier-Wettfahren, 1990 und 2008 das Bernisch Kantonale Pontonier-Wettfahren durch. Dazu reihen sich mehrere Anlässe ein, welche dem Pontoniersport und der Pflege der Kameradschaft dienen.

Solothurn

In Solothurn bestand bereits 1890 ein Pontonier-Fahrverein. Dieser Vorgänger der heutigen Sektion wurde wohl auf Grund des schweren Unglücks von 1891 in Wangen a. A., bei welchem fünf Oltner und sechs Solothurner Pontoniere den Tod in den Wellen fanden, wieder aufgelöst. Doch zehn Jahre danach kam es zur Neugründung des heutigen Pontonier-Sportvereins Solothurn. In der Folge entwickelte sich der Pontonier-Fahrverein Solothurn positiv. An Wettkämpfen erreichte er ausgezeichnete Rangierungen. 1934 konnte das eigene Vereinshaus eingeweiht werden. Die aktive Sektion hilft auch bei Anlässen der Stadt Solothurn, wie dem Aareschwimmen, der 1. Augustfeier, dem Strandfest und weiteren Festivitäten mit. 1980 fand in Solothurn das erste Vorstandswettfahren, an welchem die Vereinsvorstände aller Sektionen zur Teilnahme eingeladen waren, statt.

2005 führten die Solothurner Pontoniere aus Anlass ihres 100-Jahr-Jubiläums das Kantonal Bernische Pontonier-Wettfahren in der Ambassadorenstadt durch.

Fernfahrten

Zur Weiterbildung, aber auch als Freizeitanlässe, führen die Pontoniere mit ihren einfachen Booten regelmässig Fernfahrten in andere Länder durch. So werden vor allem immer wieder der Rhein, die Donau, die Rhone, der Inn und der Po sowie weitere grössere Flussläufe in Europa befahren. Sogar über Flussfahrten der Pontoniere auf der Themse und dem Shannon gibt es zu berichten.

Jungpontonierlager

Seit Bestehen der Pontonier-Sportvereine ist es eine der wichtigsten und vornehmsten Aufgaben des Schweizerischen Pontonier-Sportverbandes und der einzelnen Sektionen, den Pontoniernachwuchs zu fördern. So war es auch 1957 das Ziel des damaligen Zentralvorstandes, den Jungpontonieren ein Erlebnis zu bieten, welches einmalig ist und sie begeistert. Die Jungfahrer sollten in den Genuss eines einwöchigen Pontonier-Zeltlagers kommen. Auf dem Kanderdelta in Einigen am Thunersee konnte das geeignete Gelände gefunden werden. Die Jungpontoniere bauen jeweils in wenigen Stunden mit viel Enthusiasmus und Fantasie eine originelle Zeltstadt auf.

Ein attraktives Wochenprogramm mit Wasserfahren, einem Pontonierwettkampf, Schwimmausbildung, Schnürübungen, einer Talfahrt mit Schlauchbooten nach Bern, und einem Rahmenprogramm mit Kartenlesen, Sanitätsausbildung u.a. begeistert dort die aufgestellten Jungpontoniere. Die 18-Jährigen erwerben nach Ablage und Bestehen der entsprechenden Prüfung den Schiffsführerausweis. Auch vergnügliche Spiele und die Pflege der Kameradschaft kommen nicht zu kurz. Selbstverständlich müssen durch die Teilnehmerinnen und Teilnehmer auch die notwendigen Lagerarbeiten selber ausgeführt werden. Inzwischen wurden in Einigen über 50 Jungpontonierlager unter der Leitung von jeweils rund 50 freiwilligen Pontonieren durchgeführt. Jährlich nehmen heute über 250 Jugendliche am Lager teil. Die jährlichen Besuche im Jungpontonierlager durch hohe Vertreter aus Politik, Militär und Verwaltung dokumentieren, dass die Förderung und Ausbildung der Jungpontoniere wertvoll ist und geschätzt wird.



Hilfeleistungen

Schlauchbootbrücke 61, erstellt 1991, Länge 560 Meter, einzige Strassenverbindung nach dem Bergsturz von Randa. Foto Lehrverband Genie/Rettung, Zuchwil

Im Auftrag der Öffentlichkeit unterhalten die Pontoniere in der Schweiz eine Hochwasser-Alarmorganisation und stehen im Bedarfsfall zur Hilfeleistung bereit. Bei Wasserrettungen, Suchaktionen, Transporten, sowie Räumungen und Arbeiten am, auf und über dem Wasser werden die fachkundigen Pontoniere zugezogen. Zwei Beispiele solcher Einsätze zeigen die Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit der Pontoniere auf: Während dem Bau der neuen Strassenbrücke Aarwangen über die Aare im Jahr 1997 führten die Pontoniere von Aarwangen ein halbes Jahr lang den Fährbetrieb und übersetzten zuverlässig Menschen und Material von einem Ufer an das andere.

Nach dem Felssturz in Randa 1991 bauten 200 Pontoniere innerhalb von vier Tagen eine 560 Meter lange Schwimmbrücke der Lastklasse 50 Tonnen über den neu entstandenen Stausee als einzige Strassenverbindung nach Täsch und Zermatt.

Auch heute stehen die Pontoniere als Rettungstruppen im Bedarfsfall für Einsätze bereit.

Wettkampfsport

Im Zentrum aller Aktivitäten und des Trainings stehen der Pontoniersport und das Kräftemessen an den Wettkämpfen. Bereits früh nach der Gründung der ersten Vereine strebten die Pontoniere an, sich mit anderen Sektionen im sportlichen Wettkampf zu messen. Nach der Gründung des Eidgenössischen Verbandes im Jahr 1893 übernahm dieser die Aufgabe, einheitliche Wettkampfregeln zu formulieren, Kampfrichter auszubilden und Wettkampfmateriel bereitzustellen. Später gründete der Zentralverband eine Technische Kommission, welcher es bis heute obliegt, die Ausbildung sicherzustellen, die Reglemente zu verfeinern und neuen Bedürfnissen anzupassen. Dieses Gremium wacht heute darüber, dass alle Pontonier-Wettkämpfe reglementskonform und korrekt zur Durchführung gelangen.

Die Wettkämpfe teilen sich in die Sektionswettkämpfen, die Einzelwettfahrten und die Spezialwettkämpfe auf. Die Wertungen der Leistungen im Wettkampf erfolgen durch die Kampfrichter. Je nach Übungsteil werden messbare Noten und/oder Stilnoten verteilt. Aus der erreichten Punktesumme eines Fahrerpaars errechnet sich der Rang. Im Sektionswettkampf werden die einzelnen Resultate zur Gesamtnote addiert. Wie es auch in anderen Sportarten heute üblich ist, werden die Pontonier-Wettkämpfe in verschiedenen Kategorien ausgetragen. Dabei gibt es Zuschläge und Abzüge nach speziellen Berechnungen, welche zu verschiedenen Ranglisten führen. Die Wettkampfführung und Beurteilungen sind aufwändig, jedoch klar und übersichtlich. An einem grossen Wettkampf mit überregionaler Beteiligung und mehreren Disziplinen stehen bis zu 100 Kampfrichter im Einsatz.



Mit diesem Boot befuhren die Pontoniere in den vergangenen Jahren die Flüsse Europas. Foto Verfasser

Sektionswettfahren

Nach dem Antreten und der Meldung der Sektion an das Kampfgericht erklärt der Fahrchef der Sektion seinen Fahrtrupps die vorgegebene Wettkampföbung. Die ganze Sektion tritt zusammen an und bestreitet teilweise gemeinsam gefahrene Übungsteile wie die Überfahrt in Linie oder die gemeinsame Stachelfahrt. Dazu kommen die Resultate der einzelnen Boote bei den Ziellandungen, den Durchfahrten, sowie die Zeitnoten. Die Übung wird unter dem kritischen Auge der Kampfrichter ausgeführt. Gibt es Abweichungen vom Reglement, oder werden einzelne Übungsteile unkorrekt oder unvollständig ausgeführt, resultieren daraus Strafpunkte. Nach reglementarischen Schlüsseln werden die einzelnen Resultate zusammengezählt, mit Faktoren multipliziert, Abzüge und Zuschläge berücksichtigt und schlussendlich das Sektionsresultat ermittelt.



Bereitstellung und Meldung der Sektion beim Kampfgericht vor dem Sektionswettkampf. Foto Chef Medien SPSV



Überfahrt in Linie im Sektionswettkampf. Foto Jörg Häfeli, Schwarzhäusern, www.recovis.ch



Umfahren eines markierten Felsens
im Einzelwettkampf.
Foto Chef Medien SPSV

Einzelwettfahren

An grossen Wettkämpfen treten bis über 500 Boote im Einzelwettkampf an. Steuermann und Vorderfahrer bilden zusammen den Fahrtrupp. Es gibt einzelne Fahrtrupps, die fast lebenslänglich miteinander im gleichen Boot stehen, Wettkämpfe bestreiten und die Kameradschaft pflegen. Jedes startende Boot wird einzeln gewertet und in seiner Kategorie rangiert. Im Einzelwettfahren werden neben den technischen Übungsteilen, wie vorgegebenen Abfahrten, Durchfahrten, Ziellandungen und Umfahrungen von markierten Felsen, viele Zeitnoten ermittelt. Die für die Zurücklegung von Ruder- oder Stachelstrecken gemessenen Zeiten werden anschliessend in Punkte umgerechnet und zu den Zielnoten dazugezählt. Zusätzlich beurteilen die Kampfrichter die korrekte Ruder- und Stachelführung, sowie die erteilten Kommandos durch den Steuermann und bewerten diese mit Stilnoten. Die Summe der erreichten Punkte bestimmt am Schluss die Rangierung.

Spezialwettkämpfe

Einzeldisziplinen bei den Spezialwettkämpfen sind das Schwimmen, der Bootfählenbau und das Gruppen- und Einzelschnüren.

Schwimmwettkampf

Im Schwimmwettkampf muss eine Strecke von 200 m in freiem Stil durchschwommen werden. Die gemessene Zeit dient der Ermittlung des Ranges.

Einzelschnüren

Im Einzelschnüren absolvieren die Wettkämpfer einen vorgegebenen Parcours und führen dabei Seilverbindungen, bestehend aus acht Knoten und zwei Bünden aus.⁹ Die beanspruchte Zeit wird gemessen. Fehler bei der Ausführung werden nach einer vorgegebenen Tabelle in Zeitzuschläge umgerechnet. Ausserhalb der Zeitmessung muss das 20 Meter lange Spanntau, welches in der Praxis zum Festmachen der Boote verwendet wird, möglichst gerade ausgeworfen werden. Die erreichte Distanz vom Spanntauwerfer zur Spanntauspitze wird gemessen, in Zeit umgerechnet und zum Resultat aus dem Einzelschnüren dazugezählt. Die ermittelte Gesamtzeit ergibt den Rang.

Gruppenschnüren

Ähnlich verläuft der Wettkampf beim Gruppenschnüren. Hingegen treten hier Gruppen von sechs Wettkämpfern gemeinsam an. Sie erstellen nach einem vorgegebenem Plan aus Rundholz ein Schnürobject. Dabei wird wiederum die Zeit für die Erstellung gemessen. Fehlerhafte Ausführung von Knoten und Bünden ziehen einen Zeitzuschlag nach sich.

Bootfählenbau

Hektisch geht es beim Bootfählenbau zu. In dieser attraktiven Spezialdisziplin werden Spitzenleistungen vollbracht. Es geht darum, in kürzester Zeit eine vorschriftsgemäße Fähre über einen Flusslauf zu bauen. Acht Wettkämpfer und der Gruppenchef treten hinter dem säuberlich



Links: Jungpontonier im Einzelschnürwettkampf.
Rechts: Auch Mädchen nehmen als Jungpontoniere konzentriert an den Wettkämpfen teil.
Fotos Pontonier-Sportverein Aarwangen

ausgelegten Fährmaterial an. Das Boot ist ohne Ausrüstung am Ufer festgemacht. Auf das Startkommando der Kampfrichter rüstet der Fahrtrupp das Boot aus. Die übrige Mannschaft bereitet die Seilwinde und das Zweibein vor.¹⁰ Mit kräftigen Ruderschlägen wird das Fährseil mit dem Boot über den Fluss gezogen und am anderen Ufer an der vorbereiteten Verankerung fixiert. Während das Boot wieder zum Ausgangspunkt zurückgerudert wird, spannt die Gruppe das Fährseil und sichert es. Fährrolle und Giertau¹¹ werden angebracht, der Platz aufgeräumt und die Betriebsbereitschaft gemeldet. Die Spitzenteams bauen so in wenigen Minuten eine funktionstüchtige Fähre über einen 100 m breiten Flusslauf!

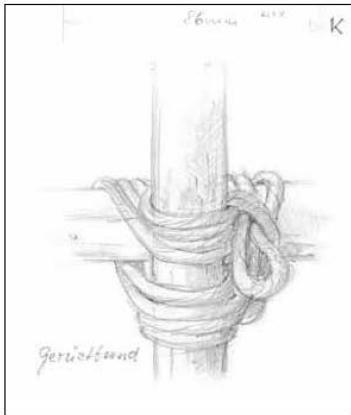
Während der anschliessenden, ausserhalb der Zeitmessung durchgeföhrten Probefahrt prüfen die Kampfrichter die korrekte Ausführung aller Arbeiten. Fehler ergeben Zeitzuschläge. Die so ermittelte kürzeste Zeit ergibt den besten Rang.



Voller Einsatz des Fahrtrupps beim Bootfährnenbau auf Zeit. Foto Pontonier-Sportverein Aarwangen



Feierliche Rangverkündigung
nach den Wettkämpfen.
Foto Jörg Häfeli, Schwarzhäusern,
www.recovis.ch



Mit dem Gerüstbund können Rundhölzer stabil verbunden werden.



Ankertauknoten zum Anbinden schwerer Lasten (z. B. Anker)

Rangverkündigung

Am Schluss aller Wettkämpfe steht die mit Spannung erwartete feierliche Rangverkündigung. Die Pontoniere brüsten sich nicht mit hohen Preissummen. Doch sie tragen stolz die errungenen Kranzauszeichnungen auf der Brust und geniessen den Applaus als Lohn fürs intensive, harte Training während dem ganzen Jahr.

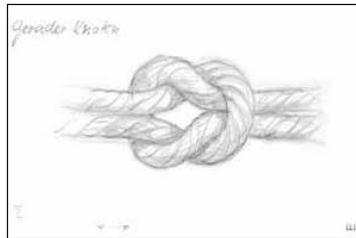
Tradition – zeitgemäße Erneuerung – Zukunft

Die Pontonier-Sportvereine blicken auf weit über 100 Jahre Tradition zurück und bauen auf diesem starken Fundament auf. Doch sie haben auch den Anschluss an die heutige Zeit geschafft. Dem herrschenden Zeitgeist leben sie nach, Neuerungen gegenüber sind sie nicht verschlossen. Nach wie vor bietet der Pontoniersport eine sinnvolle Freizeitbeschäftigung, attraktive Wettkämpfe und aufbauende Kameradschaft. Die Pontoniere pflegen gesunden Sport in der freien Natur. In die Förderung der Jugend und die Ausbildung von Jungpontonieren wird sehr viel investiert. Alle Altersstufen, Frauen und Männer, nehmen am Pontoniersport und am aktiven Vereinsleben teil. Jüngere profitieren von der Erfahrung der Älteren, Schwächere und Stärkere übernehmen je ihre angemessenen Aufgaben, jeder gibt an seinem Platz das Beste. Es ist zu hoffen, dass dieser Verbund von Tradition und Zeitgeist bei den Pontonieren als bleibender Wert noch lange bestehen bleibt.

Pontoniere – Wasserfahrer und Brückenbauer – pflegen wohl die schönste Sportart der Welt!

Anmerkungen

- 1 Aus einer 2000-jährigen Inschrift in Avenches wissen wir von einer «Stiftung der Aareschiffer».
- 2 Manuskrift von 1820 über das militärische Kriegsbrückenwesen, «Le Guide du Pontonnier», von A.F. Drien, Capitaine au Corps Royal, Paris.
- 3 Gemäss Recherchen von Hans Müller (Literaturverzeichnis).
- 4 Ursprünglich nannten die Pontoniere ihre Sektionen «Pontonier-Fahrverein». Seit der Jahrtausendwende gilt für alle Vereine der Name «Pontonier-Sportverein».



Gerader Knoten zur festen Verbindung von zwei Tauen. Hält auch bei unterschiedlichem Seildurchmesser.

- 5 Vom Fahrchef befohlene Übungsteile. Bei Stachelfahrten, oder auch Bergfahrten, wird das Boot mit kräftigen Stachelstößen flussaufwärts gebracht. Talfahrten, auch Ruderfahrten genannt, werden mit Ruderschlägen ausgeführt. Es wird über das Gewässer übersetzt. Durchfahrten führen zwischen installierten Markierungen durch. Bei Ziellandungen und Umfahrungen müssen markierte Ziele angesteuert und Distanzen zentimetergenau eingehalten werden.
- 6 Zitate aus den Vereinsprotokollen der Aarwanger Pontoniere von 1895.
- 7 Swiss Olympic ist der eidgenössische Dachverband der durch die Behörden anerkannten schweizerischen Sportverbände.
- 8 Dorfteil an der Aare von Aarwangen, wo sich das Pontonierhaus befindet.
- 9 Je nach Verwendungszweck (z.B. Boot festmachen, Seile verbinden, Ladung festzurren u.a.) werden verschiedene Knoten angewendet. Sie werden aus Seilwerk geschnürt. Bünde sind Seilverbindungen, mit welchen Bauteile (z.B. Rundhölzer) miteinander konstruktiv verbunden werden (siehe dazu die Zeichnungen auf dieser Doppelseite).
- 10 Das Zweibein dient dazu, das gespannte Fährseil einige Meter über dem Ufer hochzuhalten, damit es frei über den Flusslauf gespannt werden kann.
- 11 Die Fährrolle gleitet dem Fährseil entlang über den Flusslauf. Daran ist mit dem Giertau die Fähre angebunden.



Schifferknoten zur Befestigung des Ruders an der Bootswand

Knoten und Bünde.
Originalzeichnungen Peter Streit,
Langenthal, 1991.

Literatur

- Albertsen U./Wild W.: 100 Jahre Pontonier-Fahrverein Aarwangen, 1991, Eigenverlag (vergriffen)
- Brönnimann/Künzli/Ruch: 100 Jahre Pontonier-Sportverein Murgenthal, 1995, Eigenverlag
- «Der Pontonier»: Offizielles Organ des Schweiz. Pontonier-Sportverbandes, div. Ausgaben
- Einwohnergemeinde Wynau: Broschüre Erinnerungen an das 35. Eidg. Pontonier-Wettfahren 2003 in Wynau
- Friedli E.: Bärndütsch als Spiegel bernischen Volkstums, 1925, Verlag A. Francke AG, Bern (vergriffen)
- Herzog A./Moser E.: Berner Heimatbücher, 105 Aarwangen, 1968, Verlag Paul Haupt, Bern
- JungPontonierlager Einigen: Jubiläumsband zum 50-Jahr-Jubiläum 2007
- Kasser P.: Geschichte des Amtes und des Schlosses Aarwangen, 1953, Buchdruckerei Merkur AG, Langenthal
- Monteil R.: Die Aare, 1975, Verlag Vogt-Schild AG
- Müller H.: Pontoniere, 50 Jahre Schweiz. Pontonier-Fahrverein, 1945, Kommissionsverlag Paul Haupt, Bern (vergriffen)

Pontonier-Sportverein Aarwangen: Protokollbücher 1891 bis 2010
Pontonier-Sportverein Wynau: Festschrift 50 Jahre Pontonier-
Sportverein Wynau 1946-1996
Pontonier-Sportverein Solothurn: 100 Jahre Pontonier-Sportverein
Solothurn 1905-2005
Schweizerischer Pontonier-Sportverband: 100 Jahre Schweizerischer
Pontonier-Sportverband, 2005, Hsg. Schweizerischer Pontonier-
Sportverband
Siegrist P.: Pontoniere in der Armee (vergriffen)
Aktuelle Informationen: www.pontonier.ch