

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

Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat

Band: 13 (1937-1938)

Heft: 13

Artikel: I pontieri

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-707495>

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: 12.01.2026

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

il y a déjà bien quelques années, un régiment de dragons a traversé l'Aar, à Murgenthal, dans le canton de Berne.

Ce régiment était composé d'un escadron argovien, d'un escadron lucernois et d'un escadron zurichois. Un équipage de pont avait été chargé de lui fournir les pontons et les pontonniers nécessaires.

Ces derniers avaient, avant l'arrivée du régiment, un peu aplani la place d'embarquement, sur la rive droite de la rivière, à 50 m environ en amont du pont de Murgenthal, et établi sur la pente un tantinet marécageuse de la berge un sentier recouvert de gravier, pour permettre de faire descendre plus facilement les chevaux jusqu'aux pontons.

Le point de passage n'était pas précisément très favorable. Dans la première partie du parcours déjà, les bateaux devaient passer tout près de la pile en maçonnerie du pont, laquelle est un obstacle assez malaisé. Le courant étant très rapide en cet endroit (1 m 90), il se forme en aval de la pile des remous et un fort contre-courant, qui peuvent facilement faire virer les bateaux. Aussitôt après, le courant augmente encore de rapidité (2 m 10) et il faut prendre garde de ne pas se laisser jeter sur les écueils qui s'élèvent à environ 100 mètres en aval de la place de débarquement.

L'Aar a, sur ce point, une largeur d'environ 100 mètres.

A 8 h. 20 du matin commença le passage. Six dragons descendirent vers le ponton disposé perpendiculairement à la rive. Ils portaient leurs selles sur la tête, les déposèrent avec les armes dans les pontons, puis se placèrent à trois de chaque côté. Ensuite vinrent six chevaux, conduits à la main au bas de la berge. Les hommes entraient dans l'eau avec eux et les amenaient trois à gauche et trois à droite du ponton pour les remettre à leurs propriétaires installés dans le bateau. On avait désigné pour ce travail environ 20 hommes auxquels avaient été fournies de vieilles chaussures légères et de vieux pantalons et blouses afin qu'ils puissent, dans l'eau, aider au départ lorsque besoin était. C'était à eux de conduire jusqu'aux pontons les chevaux du régiment entier.

Les chevaux ne portaient donc que la bride, les rênes nouées et bouclées sous la sous-gorge pour qu'ils ne puissent s'y prendre les pieds. La gourmette avait été enlevée; l'homme la portait dans sa poche. Les chevaux étaient conduits à la longe de l'icol, celle-ci étant passée dans les deux boucles latérales du licol, de façon à faire serrer davantage la muserolle de telle sorte que l'animal ne put se dégager.

L'homme saisissait avec la main du côté de l'avant la longe de l'icol et de l'autre une bonne poignée de crins.

La conduite du ponton pour la traversée incomba à un officier du génie, qui avait sous ses ordres un sous-officier et six hommes dont quatre ramaient à l'avant et deux à l'arrière. Sitôt que les dragons tenaient bien leurs chevaux, l'officier de cavalerie qui dirigeait l'embarquement annonça à l'officier de pontonniers: « Prêt! », sur quoi celui-ci donnait le commandement: « Départ! » Aussitôt, les deux pontonniers d'arrière poussaient à la gaffe pour éloigner l'embarcation de la rive, tandis que ceux d'avant commençaient de suite à ramener. Les chevaux pouvaient marcher encore environ six à huit mètres, puis ils perdaient pied et étaient obligés de suivre à la nage. A ce moment il s'agit alors de tenir ferme les bêtes, car, généralement, jusqu'à ce que le bateau soit à quelque distance de la rive, les chevaux résistent et la plupart tirent plutôt vers la rive qu'ils viennent de quitter. Au début, le ponton navigue presque parallèlement à la berge et les pontonniers font les plus grands efforts pour s'approcher du rivage opposé. Une fois le milieu du courant atteint, les chevaux tirent alors d'eux-mêmes vers la rive opposée et facilitent ainsi le travail des pontonniers.

La plupart des chevaux nagent tranquillement et en roulant joyeusement à côté de l'embarcation. Il y en a cependant qui répugnent à ce bain forcé, frappent des pieds de devant haut au-dessus de l'eau, se tournent et cherchent à se dégager. Quelques-uns réussissent aussi, en pleine rivière, à se libérer. Mais dès qu'ils se sentent livrés à eux-mêmes l'instinct les conduit: il nagent, soit derrière le ponton, soit derrière les autres chevaux, ou bien se laissent entraîner un peu plus en aval, et gagnent l'une ou l'autre rive. Des nacelles de sauvetage, tenues prêtes en certain nombre sur les deux rives, partaient immédiatement à la poursuite de ces fuyards. Tous atteignirent sains et saufs le rivage, les uns, il est vrai, après une course vagabonde assez longue.

Quelques chevaux paraissaient n'avoir aucune envie de nager ou bien arrivant dans l'eau profonde et rapide se croyaient perdus, se laissaient simplement aller et ne remuaient plus un membre. Il fallait littéralement les traîner par la tête comme des cadavres. Il suffisait cependant de quelques coups de cravache pour les arracher à leur rêve; ils se remettaient à nager.

Dès que le ponton approchait de la place de débarquement et que les chevaux pouvaient de nouveau prendre pied, on les lâchait et, à peu d'exceptions près, ils gravissaient tranquillement la berge.

C'est ainsi que les pontons passèrent l'un après l'autre avec six chevaux chaque fois. Il en partait un toutes les quatre ou cinq minutes. La traversée durait deux minutes à deux minutes et demie; le parcours à faire à la nage était de 400 m.

L'opération avait commencé à 8 h. 20; à 11 h. 45 tout le régiment avait passé sans aucun accident.

I pontieri

I pontieri sono i veri costruttori dei ponti militari di barche. L'acqua rappresenta per loro ciò che rappresenta la terra per le altre truppe. Magnifico è lo spirito che anima questi reparti di truppa e bella la tradizione. I pontieri svizzeri vengono reclutati specialmente sulle rive dei nostri laghi e dei nostri fiumi. Per questo genere di servizio si richiede personale molto robusto, pratico del nuoto, ardito e di spiccati sentimenti disciplinari.

Le esigenze imposte ai pontieri dalla guerra moderna diventano sempre maggiori, non per ultimo in seguito alla motorizzazione e all'impiego di autocarri pesanti richiedenti una portata superiore dei ponti. L'introduzione dell'artiglieria di lunga portata, l'agrandimento del calibro, l'applicazione di congegni d'aggiustamento nuovi e l'impiego di metodi d'osservazione più adeguati, per non parlare dell'aviazione, hanno esposto i ponti che si trovano nel settore delle retrovie ad un serio pericolo ciò che non era il caso in tempi non ancora remoti. I guasti cagionati dall'avversario devono essere riparati immediatamente se si vuole evitare un aggiornamento pericoloso delle operazioni. I passaggi sui fiumi, distrutti dall'artiglieria o dall'aviazione avversaria devono essere sostituiti nel più breve tempo possibile con costruzioni militari. Tutte queste esigenze richiedono l'impiego di un materiale tecnico adatto e solido. Fin'ora i nostri pontieri possedevano il materiale per la costruzione dei ponti denominato « Birago », materiale comperato nel 1844 dal Canton Berna ed adottato nel 1862 dalla Confederazione che creò, nello stesso tempo, i primi reparti di pontieri. La portata dei vecchi ponti, di due tonnellate e mezza, corrispondeva esattamente al peso delle cariche d'allora, ma non basta più per l'artiglieria pesante né per gli autocarri pesanti dei nostri giorni. Il materiale d'ordinanza vecchio non è più adatto anche dal punto di vista del trasporto.

Dopo lunghi e minuziosi studi ed esperimenti fatti con materiale diverso si decise, nel 1935, di dotare i battaglioni pontieri con materiale nuovo. Il materiale degli equipaggi da ponte nuovi è molto leggero e permette di tracciare un ponte dovunque, colla massima prontezza. Coi medesimi elementi si possono costruire ponti della portata di 3, 6, 9 e 12 tonnellate. Importante è pure il fatto che rinforzando i ponti con congegni speciali si può raggiungere una portata massima di 24 tonnellate. I nuovi pontoni non sono fabbricati in legno come quelli del vecchio equipaggio ma in lamiera. Con questo materiale il ponte può essere gettato sopra qualunque fiume o torrente di qualsivoglia celerità o profondità ed anche levato colla medesima facilità. In settori pericolosi le mezze barche di prora e di poppa, combinabili in barconi di tre pezzi, possono essere costruite al coperto, poi manovrate nei punti di passaggio previsti dove vengono accoppiate. In caso di pericolo i ponti possono disfarsi ed essere caricati sui carri in brevissimo tempo.

Il materiale nuovo per un battaglione pontieri venne acquistato a carico del preventivo ordinario del 1936; nel corso di ripetizione del 1937 i battaglioni hanno già

lavorato coi nuovi equipaggi. Per l'acquisto degli equipaggi necessari per gli altri due battaglioni venne stanziato un credito di 4,3 milioni di franchi da prelevarsi sui 235 milioni decretati dalle camere federali l'estate scorsa. Il materiale viene trasportato su carri speciali trainati da autocarri che trasportano, nello stesso tempo, la truppa.

Accanto agli autoveicoli per il trasporto degli equipaggi da ponte ogni battaglione possiede autocarri speciali per gli equipaggi da traghettio composti di barche leggere che servono a trasportare rapidamente reparti di truppa da una riva all'altra di una corrente.

L'equipaggiamento nuovo dei battaglioni pontieri ha provocato la riorganizzazione degli stessi battaglioni. Fin'ora i battaglioni si componevano di due compagnie per gli equipaggi da ponte dell'esercito e di due compagnie più piccole per gli equipaggi da ponte della divisione. Ogni divisione disponeva in tal modo di un equipaggio da ponte leggero. Il numero delle unità d'armata della nuova organizzazione essendo aumentato non è più possibile attribuire un equipaggio da ponte ad ognuna di esse. L'attribuzione di un equipaggio ad ogni divisione avrebbe condotto ad un impiego irrazionale dei pontieri. Gli equipaggi da ponte divisionali vennero sciolti e riuniti, due per due, in una compagnia pontieri. Ogni battaglione conterà in avvenire tre compagnie numerate consecutivamente nel quadro del battaglione. Per aumentare la loro mobilità venne motorizzato l'intero battaglione. Le compagnie del treno vennero sciolte. Gli uomini del treno dell'attiva di queste compagnie passano all'artiglieria da campagna, tutti i sottufficiali e gli uomini della landwehr ai gruppi del treno da montagna. In sostituzione delle compagnie del treno pontieri si crearono le colonne autocarri da pontieri. Per la loro difesa, specialmente per la difesa antiaerea, le compagnie pontieri vennero dotate con *mitragliatrici leggere*.

I tre battaglioni pontieri vengono attribuiti ai tre corpi d'armata. Ciò non esclude tuttavia il loro impiego quale truppa d'armata.

I pontieri svizzeri avrebbero salutato con entusiasmo la formazione di un reggimento pontieri. Noi abbiamo cercato invano un tale reggimento nella organizzazione degli stati maggiori e delle truppe. Esiste invece, fra i pontieri, uno spirito di corpo ed un entusiasmo non conosciuto in nessun altro corpo di truppa.

L'associazione svizzera dei pontieri, colle sue molteplici sezioni svolge, fuori del servizio, una attività degna di ammirazione. I nostri pontieri non mancano una sola occasione per perfezionare le loro conoscenze nell'arte del navigare. In occasione di innondazioni i pontieri svizzeri hanno reso al paese servizi degni di nota operando salvataggi e prestando il loro aiuto efficace e disinteressato.

Truppe di copertura

L'importanza particolare della nuova organizzazione delle truppe di copertura della frontiera, che comprendono anche numerose unità di fanteria territoriale, esige un ordinamento speciale per l'istruzione periodica di queste truppe. Per quest'anno è previsto che gli uomini dei battaglioni di copertura della frontiera obbligati al corso di ripetizione, lo compiano come gli altri battaglioni di fanteria. Immediatamente dopo, avrà luogo il corso di copertura della frontiera propriamente detta di 7 giorni, al quale parteciperanno, durante i 6 ultimi giorni, gli uomini delle tre classi dell'esercito non obbligati ai corsi di ripetizione.

Gli uomini delle tre classi dell'esercito non obbligati ai corsi di ripetizione. Delle riviste d'organizzazione sono inoltre previste per tutta la fanteria territoriale. Così, per quest'anno, il problema sarebbe risolto. Ma è evidente che una soluzione definitiva dovrà essere adottata per l'avvenire. L'istruzione periodica delle truppe di copertura della frontiera presenta una certa difficoltà per il fatto che queste truppe sono composte di militari delle tre classi dell'esercito. Il soldato che, terminata la scuola reclute, è incorporato in un distaccamento di copertura, vi rimane infatti fino al suo esonero dal servizio, qualunque sia la sua età e la classe cui appartiene. Rimane unicamente riservato il trasferimento in un'altra unità in caso di cambiamento di domicilio. Se il soldato compie i suoi corsi di ripetizione regolamentari nell'attiva e nella landwehr, si manifesterà più tardi una lacuna non solo nell'istruzione, ma anche nell'effettivo delle unità. Vero è che l'Assemblea federale avrebbe il diritto, in virtù dell'articolo 123 della legge sull'organizzazione militare, di ordinare per certe parti della landsturm degli esercizi di una durata da 1 a 3 giorni. Ma si ritiene ciò nondimeno più indicato di dare al nuovo ordinamento una base legale.

Le autorità competenti esaminano attualmente l'opportunità di organizzare, oltre i corsi di ripetizione regolamentari, degli esercizi annuali per le truppe di copertura della frontiera, della durata di alcuni giorni. Sarebbero compresi in questo nuovo ordinamento anche i reggimenti e battaglioni territoriali assegnati alla copertura della frontiera nei diversi settori o che hanno il compito di occupare dei settori particolarmente importanti. Una proposta in questo senso sarà indubbiamente presentata alle Camere federali già nel corso di quest'anno.

Osservatore della truppa d'aviazione

Una delle nuove riforme apportate dalla nuova organizzazione della truppa d'aviazione consiste nel raddoppiamento del numero delle ore d'allenamento annuale per ufficiali osservatori. A partire dal 1º gennaio 1938 l'allenamento annuale degli osservatori si svolge così, durante i tre anni successivi alla scuola d'aviazione, in 80 ore di volo; dal quarto anno in poi e fino al passaggio nella landwehr il numero delle ore di volo è annualmente di 40. Questo provvedimento è la conseguenza logica delle aumentate esigenze che il servizio dell'osservatore impone; per l'importanza delle mansioni attribuitegli, l'osservatore viene oggi per lo meno equiparato al pilota; fra i suoi compiti citiamo: l'osservazione, la presa di fotografie, la telegrafia senza fili, la navigazione, la conoscenza della meteorologia, il lancio delle bombe ed il tiro alla mitragliatrice. All'osservatore vengono spesso affidate importantissime missioni che egli svolge in stretta cooperazione con il proprio pilota. L'osservatore deve possedere vaste conoscenze; elevata facilità nell'afferrare situazioni tattiche, fiducia in sé stesso, calma, ponderazione, nonché una piena coscienza della responsabilità che ai compiti che gli vengono attribuiti sempre si ricollega. Il successo di una missione dipende in gran parte dall'osservatore, il vero capo tattico dell'apparecchio.

La nuova organizzazione della truppa d'aviazione riconosce appieno l'importanza del servizio dell'osservatore e concede perciò anche a questo ufficiale di rivestire alti gradi e di assumere il comando di funzioni elevate. Oltre agli ufficiali della truppa d'aviazione anche ufficiali d'altre armi possono annunciarsi per frequentare una scuola di aviazione come allievi osservatori. Per quest'anno sono previste due scuole d'aviazione; gli allievi osservatori saranno istruiti: nella scuola d'aviazione I dal 2 maggio al 30 luglio, nella scuola d'aviazione II dal 22 agosto al 19 novembre.

Il nuovo carro armato

La dotazione della nostra Armata di nuovi carri armati destinati alle truppe leggere di esplorazione è oramai felicemente risolta. Durante il corrente mese verrà fornito un modello di carro armato di origine cecoslovacca che sarà poi seguito da una serie di 12 carri dello stesso tipo. Si tratta