

Zeitschrift: Schweizer Soldat : die führende Militärzeitschrift der Schweiz
Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat
Band: 72 (1997)
Heft: 1

Artikel: UOV Reiat durchquerte die Schweiz
Autor: Laich, Lorenz
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-714513>

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

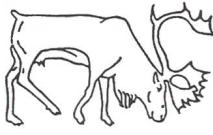
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 08.02.2026

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



UOV REIAT

Zwischen dem 24. und 31. August 1996 fand der Höhepunkt des Vereinsjahres 1996 des Unteroffiziersvereins (UOV) Reiat statt. Es war dies der sogenannte «Trans-Swiss UOV», welcher die Teilnehmer vom südlichsten Grenzstein bei Chiasso zum nördlichsten Grenzpunkt bei Oberbargen führte. Die gesamte Strecke wurde ausnahmslos aus eigener Muskelkraft bewältigt. Während jenen acht Tagen wurden also rund 350 Kilometer sowie mehrere tausend Meter Höhendifferenz bei teilweise misslicher Witterung überwunden. Lediglich die erste und letzte Etappe wurde dabei mit Militärfahrrädern zurückgelegt. Die Bewältigung der anspruchsvollen Alpenabschnitte erfolgte zu Fuss, wobei während eines Tages auch Trainpferde der Train RS St. Luzisteig zum Einsatz kamen.

Mitte 1995 konfrontierte uns ein Mitglied unseres Vereins zum erstenmal mit der Idee, unser Land von Süd nach Nord selbstständig, das heißt aus eigener Kraft zu durchqueren. Zu Beginn löste dies bei den UOV-Mitgliedern noch verständnisloses Stirnrunzeln aus. Als der Initiant jedoch ein paar Wochen später ein überzeugendes Grobkonzept vorstellte und auf einer Landeskarte der Schweiz die ungefähre Route mit entsprechenden Höhuprofilen präsentierte, schlug die anfängliche Skepsis rasch in Begeisterung um.

Im Wissen, dass ein solches Vorhaben von langer Hand geplant werden muss, bildete sich bald darauf ein OK Trans-Swiss-UOV. Diesem OK gehörten natürlich der Initiant, Oblt Romeo Bucher, sowie diejenigen UOVler an, welche sich bereit erklärten, die Verantwortung einer Tagesetappe zu übernehmen.

Von Chiasso nach Oberbargen

UOV Reiat durchquerte die Schweiz

Von Hptm Lorenz Laich, Dörflingen

In regelmässigen Abständen wurde jeweils an den wöchentlich stattfindenden Zusammenkünften im UOV über den Stand der Planungen berichtet. Es wurde festgelegt, dass 2 der insgesamt 7 Etappen mittels Militärvelos zurückgelegt werden sollten. Die restlichen Tagesabschnitte würden zu Fuss bewältigt werden. Erste Anfragen beim kantonalen Zeughaus Schaffhausen bzw. dem Kreiskommandanten über materielle Unterstützung für diesen Anlass ergaben ein positives Echo. Nebst einem Puch-Geländefahrzeug mit Anhänger durften wir auf Kleidungs-, Sanitäts- und Funkmaterial aus Armeebeständen zurückgreifen.

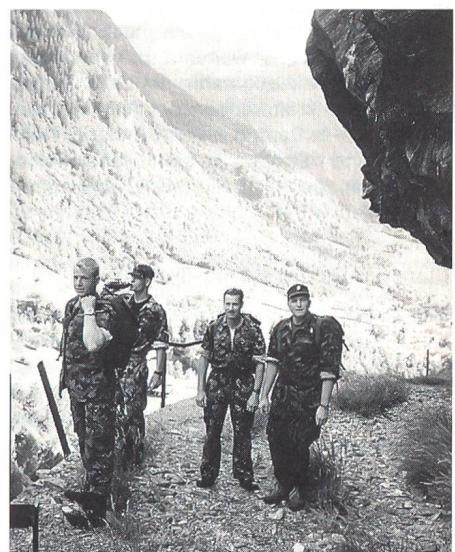
Die Vorbereitungen liefen ab dem Frühjahr dann auf Hochtouren. Jeder Etappenchef war damit beschäftigt, eine Unterkunftsmöglichkeit zu finden und vor Beginn des Trans-Swiss UOV seine Wegstrecke an Ort und Stelle zu erkunden. Damit jedoch nicht genug – es galt noch eine ganze Menge weiterer Punkte zu regeln. Nur schon bei der Frage über die gesamte Logistik galt es, einige grössere und kleinere Probleme zu lösen. Anfang Juli waren alle Vorbereitungen soweit abgeschlossen, so dass wir mit grosser Zuversicht auf die letzte Woche im August blicken konnten. Einzig ein allzu früher Wintereinbruch in den Bergen hätte zu diesem Zeitpunkt noch unser Vorhaben gefährden können.

So kam es, dass am Samstag, 24. August 1996 eine ansehnliche Gruppe von UOV-lern mit den SBB kurz vor Mittag Chiasso erreichte. Nachdem die Militärvelos, welche bereits vorgängig per Bahn dorthin spuriert wurden, gefasst worden waren, begab sich der Tross zum südlichsten Grenzpunkt der Schweiz, dem Stein Nr. 75 B bei Pedrinate. Hier sollte

nun also die Reise beginnen, deren Ziel die Grenzmarkierung Nr. 593 in unserem Heimatkanton bei Oberbargen sein sollte. Nachdem man sich bei einem Startapéro gegenseitig Mut zugesprochen hatte, startete das Abenteuer.

Etappe 1: Chiasso–Biasca

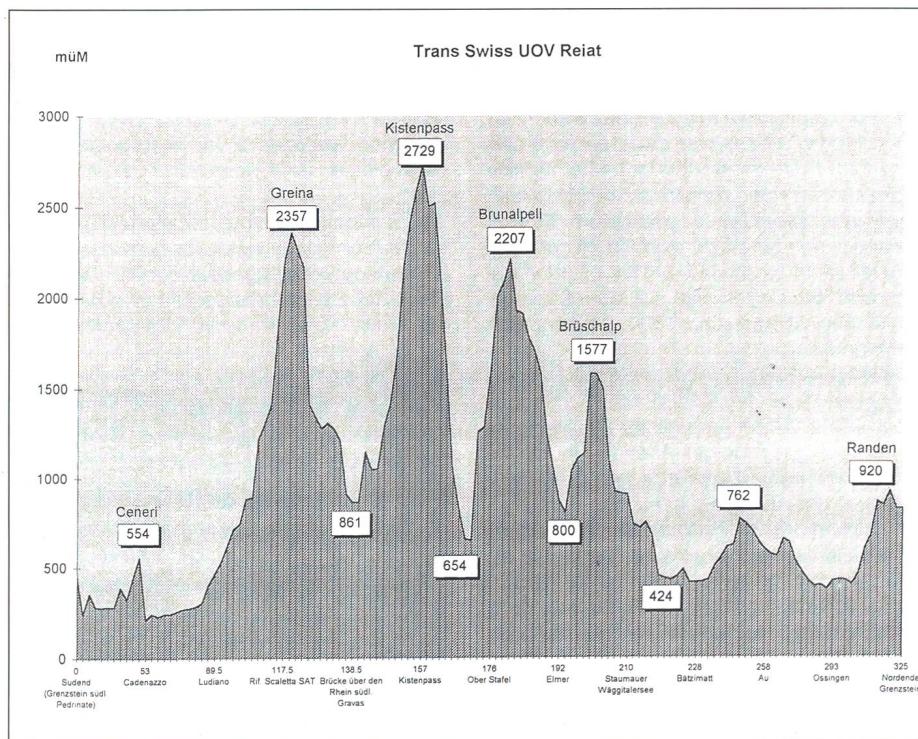
In flottem Anfangstempo pedalten wir in Richtung Lagonersee. Das Wetter war uns bis dahin noch hold gesinnt. Kurz nach Mittag wurde beim Grenzübergang Bursino das Seeufer erreicht. Hier wartete auch bereits schon das im Rahmen unserer Vorbereitungsarbeiten organisierte Zollboot auf uns, welches



Unterwegs zwischen Olivone und Campo Blenio Kpl Augsburger, Sdt Allemann, Fw Muhl, Oberst Sommer (v. links).

uns auf die andere Seeseite nach Morcote bringen sollte. Kamerad Hptm Martin Egger (übrigens Finisher des Trans-Swiss Triathlon) verzichtete hingegen auf die Bootsfahrt, sondern zog einen Neopren-Anzug über und entschwand flugs in den Fluten, um den Lago di Lugano schwimmend zu durchqueren.

Nach einem stärkenden Mittagessen ging die Fahrt in Richtung Nord weiter. In Agno angekommen, setzte starker und unaufhaltsamer Regen ein. «Ideale» Voraussetzungen also, um das noch über 70 km weit entfernte Biasca zu erreichen... Die Passhöhe auf dem Monte Ceneri erreichte die Gruppe bereits völlig durchnässt. Nach einer Stärkung aus dem Versorgungsfahrzeug ging die Fahrt nach Bellinzona, der Tessiner Metropole hinunter. Das Wetter zeigte kein Erbarmen – es goss aus allen Kübeln. Niemand wollte schon am ersten Tag Blösse zeigen. Manch einer hat aber in jenen Momenten heimlich vor sich hin gewettet und es bereut, sich überhaupt auf eine solche Idee eingelassen zu haben. Trotzdem erreichten die Radler wohllauf den ersten Etappenort Biasca, wo die beiden Kameraden des Materialfahrzeugs bereits alles persönliche Gepäck auf die entsprechenden Ho-



telzimmer verteilt hatten. Nach einer wärmenden Dusche wurde beim Nachtessen der nachfolgende Tag besprochen, um sich nachher in den Federn zu verkriechen.

Etappe 2: Biasca–Campo Blenio

Weil es Sonntag war, wurde die Tagwache auf 8 Uhr angesetzt. Die immer noch feuchten Tarnanzüge mussten mit Bügeleisen getrocknet werden. Nach einem ausgiebigen Frühstück wurde die erste Marschstrecke dieses Trans-Swiss, hinauf nach Campo Blenio unter die Füsse genommen. Die beiden Chauffeure des Puch begaben sich derweil zum Bahnhof, um die Fahrräder nach Schmerikon SG am Zürichsee zu spiedieren.

Der Himmel hatte sich aufgehellt. Es sah ganz danach aus, dass die Pelerinen an diesem Tag nicht benötigt würden. Einen ersten Teil des Bleniotal, einem Seitental der Leventina, welches zum Lukmanierpass hinaufführt, legten wir bis nach Acquarossa auf der alten Kantonsstrasse zurück. Danach benützten wir einen kleinen Pfad, der uns durch zum Teil unwegsames Gelände und durch zahlreiche Kastanienwälder hinauf bis nach Olivone führte. Nach einer weiteren Stärkung vom Versorgungsfahrzeug nahm die UOV-Gruppe den letzten, kräfteraubenden Aufstieg zum Etappenziel in Campo Blenio in Angriff. Nach einem feinen Fondue in gemütlicher Atmosphäre begaben sich alle müde, aber zufrieden zu Bett.

Etappe 3: Campo Blenio–Trun GR

5.45 Uhr – der schrille Ton eines Weckers riss die Schlafenden aus ihren Träumen. Träumen? Schon eher Alpträumen; ein Mitglied einer anderen Gruppe, welche im selben Massenlager nächtigte, hatte es geschafft, mit überaus lautem Schnarchen die nach wohlverdientem Schlaf düstenden UOV-ler permanent wachzuhalten. Es war sogar die Rede davon, dass Vereinzelte die Schlafstatt entnekt verliessen, um an irgendeinem anderen, stilleren Örtchen etwas Schlaf zu finden.

Beim Frühstück wurde uns unmissverständlich bewusst, welch ambitionierte Tour uns an jedem Tag erwarten sollte. Der Abmarsch erfolgte um 6.50 Uhr. Das Wetter: Tiefe Nebelfetzen mit ekligem Nieselregen, dazu ziemlich kalt (5° Celsius). Auf der Warmlaufstrecke kam leichter, aber steter Regen auf – ein Königreich für Regenschirme. Von den umliegenden Berggipfeln keine Spur, alles grau in grau. Der Etappenchef wagte es nicht, seinen Kameraden mitzuteilen, dass sie vom nächsten Etappenort rund 9 Stunden Marschzeit trennen. Wer weiß, vielleicht hätte der eine oder andere, mit der bereits feuchtkalten Erfahrung vom ersten Tag mit all den Unannehmlichkeiten, gleich im Fond des Transportfahrzeugs Platz genommen...

Nach stetem Aufstieg erreichte die Truppe kurz vor 11 Uhr den Greinapass. Es blieb Zeit für eine kleine Pause mit Gruppenfoto. Bedauerlicherweise reichte hier oben die Sicht lediglich 20 Meter weit. Bis zur Terri-Hütte des SAC waren noch rund 6 km zurückzulegen. Die legendäre Greinahochebene, einst wegen eines Kraftwerkprojektes in den Schlagzeilen, wurde zügig durchquert. In der warmen und trockenen SAC-Hütte angelangt, stärkten wir uns mit einer bekömmlichen Frühlingssuppe. Nach eingehendem Kartestudium erfolgte gegen 13 Uhr der lange Ab-

stieg zum Tenigerbad. Glücklicherweise kam uns Kamerad Markus Schlegel mit dem Fahrzeug entgegen. Er hatte heißen Tee und Bouillon für uns mitgebracht – eine wahre Wohltat. Es wurde uns unmissverständlich bewusst, was hätte eintreten können, wenn wir jeweils in solchen Momenten nicht auf die Zuverlässigkeit unserer «treuen Seelen vom Versorgungsfahrzeug» hätten zählen können. Nach dem letzten kleineren, aber umso steileren Abstieg ins Vorderheintal folgten noch die unendlich lang erscheinenden 5 km Marsch dem noch jungen Rhein entlang. Jeder sehnte sich nach einer warmen Dusche, trockenen Kleidern und einem ausgiebigen Nachtessen. Nach ungefähr 8½ Stunden Marschzeit erreichten wir dann unsere Destination Trun. Unser Hotelier war mitunter dafür verantwortlich, dass jener Abend noch ausgesprochen amüsant wurde. Jedenfalls verstand es dieser Mann vorzüglich, wie man heutzutage die arg gebeutelte Tourismusindustrie auch ohne Bundessubventionen ankrabbeln kann.

Wohl wissend, dass die morgige Königkeitappe die Herausforderung schlechthin sein würde, begaben sich alle, oder zumindest die meisten von uns, frühzeitig zu Bett.

Etappe 4: Trun–Braunwald

Um 6 Uhr verliessen wir das noch schlafende Trun. Nach gut einer Stunde streckte ein UOV-ler, dessen Blasen vom Vortag zu stark schmerzten, die Waffen. Petrus war uns heute, so schien es, gut gesinnt, so dass die Regenschütze auf dem Rucksack aufgeschnallt bleiben konnten. Unser Übungsleiter im Verein, Major i Gst Ueli Strauss, hatte aber trotzdem seinen «Ordonnanz-Regenschirm» mit dabei. Man weiss ja nie – dachte er, nachdem bisher die Witterung sehr zu wünschen übrig liess.

Beim Hochsteigen und der anschliessenden Querung ins Val Frisal hatte unser «Powerman», Oblt Romeo Bucher, noch die Kraft, immer wieder die Wegstrecke zu verlassen, um Steinpilze zu pflücken. Als unsere Betreuer oberhalb Brigels, nach rund drei Stunden Marsch, uns ein letztes Mal mit Tee versorgten, konnte ihnen Romeo ein gutes Kilo Steinpilze überreichen. Von nun an waren wir also auf uns alleine gestellt. Zügig erfolgte der Aufstieg. Jeder war mit sich selbst beschäftigt. Fürs Sprechen reichte der Atem nicht mehr. Menschenleer war die grandiose Gebirgslandschaft. Immer wieder trieben dunkle Wolkenfetzen über die Grate um uns. Nach siebenstündigem Aufstieg, also um 13 Uhr, erreichten wir den Kulminationspunkt unserer Schweizer Tour, den 2640 Meter hohen Kistenpass. Wir hatten also seit dem frühmorgendlichen Abmarsch 1800 Höhenmeter überwunden...

Eine längere Rast, um das herrliche Panorama zu geniessen, lag nicht drin. Ein unfreundlicher, kalter Wind trieb uns zur Eile, denn es stand noch ein ruppiger Abstieg hinunter ins Glarnerland bevor. Das Wetter war uns immer noch gut gesinnt. Die gigantische Berglandschaft nahm uns voll in ihren Bann. Uns wurde auf einmal klar, weshalb die Schweiz ein steinreiches Land ist... Vorsichtig stiegen wir über den teilweise glitschigen Weg hinunter zum Muttsee und anschliessend hinauf zur gleichnamigen SAC-Hütte. Ohne Rast passierten wir diese Hütte. Nun kam das schwierigste Stück des Abstiegs. Über extrem steile Grashänge führ-

te das schmiergele Buchstäblich in die Tiefe. Langsam, aber sicher machten sich nun die Muskeln in Unter- und Oberschenkeln bemerkbar. Wir alle waren erleichtert, als wir schliesslich die Baumgartenalp erreichten, denn hier fanden wir wieder einen «normalen» Wanderweg vor.

Nach 11½ Stunden strengen, aber um so eindrücklicheren Marschstunden erreichten wir endlich den Talboden zuhinterst im Glarerland, der sogenannten Tierfed. Hier erwartete uns wiederum unser heiß ersehntes Fahrzeug, welches uns neue Stärkung brachte. Danach galt es jedoch nach Linthal, das 650 Meter über Meer liegt, zu marschieren.

Abgekämpft mit über 3500 Metern Höhendifferenz in den Beinen, erreichten wir bald einmal Linthal. Eigentlich wäre gemäss Programm dann noch der Aufstieg nach dem 600 Meter höher liegenden Braunwald, dem eigentlichen Etappenziel vor uns gelegen. Der Versuchung, nach dieser äusserst grossen Anstrengung, nun doch das Bähnli hinauf nach Braunwald zu benützen, konnten wir nicht mehr widerstehen. Was heißt wir? Der Trans-Swiss-Initiant, Romeo Bucher, tauschte seine Marschschuhe gegen die etwas bequemeren Joggingschuhe aus und rannte (!), zusammen mit Wm Markus Schlegel, dem Fahrer des Versorgungsfahrzeuges, hinauf zum autofreien Kurort.

Beim wärschafthaften Znacht liess man diesen sehr anstrengenden, aber umso eindrücklicheren Tag nochmals Revue passieren. Müde und mit schweren Schritten gingen die meisten anschliessend unverzüglich zu Bett. Inoffizielle Kreise berichteten jedoch, dass es sich ein paar Unentwegte nicht nehmen liesen, noch einen zünftigen Jass zu klopfen.

Mittwoch, 28. August 1996, Ruhetag

Was für eine Wohltat war es, die zum Teil arg geschundenen Füsse und Beine nicht bereits schon kurz nach 5.00 Uhr wieder aus dem wohlig warmen Bett strecken zu müssen. Trotzdem war aber kein unbeschränktes Ausschlafen angesagt, ausser man wollte die Attraktion des heutigen Tages nicht miterleben. Nach einem wiederum sehr ausgiebigen Frühstück ging es mit der Braunwaldbahn hinunter nach Linthal – genauer gesagt zum dortigen Heli-Landeplatz. Zur Freude aller hatten sich die Wolken, welche am frühen Morgen noch in den Bergflanken hingen, inzwischen verzogen. Es führte sogar soweit, dass plötzlich die Sonne die Überhand gewann.

Was anfänglich nur bei genauem Zuhören zu vernehmen war, entwickelte sich immer mehr zu lautem Rotorengeräusch. Der schwarze Fleck am Himmel wurde immer grösser, bis



Die Teilnehmer kommen am Ruhetag in den Genuss eines Heliflugs.

wir schliesslich unmissverständlich die Silhouette eines Super-Puma, des grössten Heliokters in Schweizer Armeeständen, erkennen konnten. Mit diesem Heli sollten wir nun also einen Rundflug machen dürfen. Phantastisch! (Für den geneigten Leser muss jedoch an dieser Stelle eine Klammer geöffnet werden. Dieser nun anschliessende Heli- flug war keineswegs irgend ein Plauschflügeli, welches zu Lasten der Steuerzahler durchgeführt worden war. Vielmehr war es uns dank eines Zufalls sowie der sehr frühzeitigen Anfrage ermöglicht worden, an einem ohnehin im Glarnerland durchgeföhrten Trainingsflug dieses Hubschraubers teilzunehmen. Wobei es bis knapp eine Woche vor Beginn unseres Trans-Swiss noch auf des Messers Schneide stand, ob dieser Höhepunkt für uns auch Wirklichkeit werden sollte).

Nun ja, da setzte er also auf – dieser Riesen-heli, welcher nebst der Besatzung für 15 Personen Platz bietet. Zum Staunen blieb uns jedoch keine Zeit; es galt nämlich sofort einzusteigen, um keine Zeit zu verlieren. Der anschliessende, rund halbstündige Flug war ein Riesenerlebnis.

Wieder in Braunwald angekommen, wurde das süsse Nichtstun genossen. In der Sauna, beim Dartspiel bzw. beim Jassen verging dieser Ruhetag im Nu. Gegen Abend erfolgte dann das Briefing für den folgenden Tag, welcher uns ins Klöntal bringen würde.

Etappe 5: Braunwald–Klöntal

Motiviert durch den strahlenden Sonnenschein erfolgte der Start zu dieser Etappe eine Viertelstunde vor eigentlichem Plan. Auf der Karte erschien dieser Abschnitt eher kurz, trotzdem waren wiederum einige happye Steigungen zu bewältigen. Schon kurz nach dem Start stieg es bereits stark bergan. Nachdem wir die Baumgrenze erreicht hatten, erfolgte der Einstieg in den sogenannten Bärentritt östlich von Braunwald. Diejenigen welche diese Tour nicht erkundet hatten, mussten beim Anblick dieser Felswand bezweifeln, dass hier irgendwo ein Weg hinauf führen würde. Nachdem wir einen Blick zurück auf die in der vergangenen Nacht mit einem feinen Zuckerguss versehenen Berggipfel warfen, nahmen wir das steilste Stück unserer Schweiz-Durchquerung in Angriff. Dem in den Fels gehauenen Drahtseil entlang ging es auf grossen und unregelmässigen Stufen die zerklüftete Felswand hinauf. Hier waren auf einer horizontalen Strecke von nicht einmal 150 Metern ziemlich genau 400 Höhenmeter zu überwinden. Zeitweise musste fast auf allen Vieren durch kaminartige Abschnitte aufgestiegen werden. Wäre hier etwas Schnee gelegen, hätte man ein Weitergehen nicht mehr verantworten können.

Inzwischen musste die Sonne einigen bedrohlich schwarzen Wolkenschwaden weichen. Wiederum kamen bei uns Regenängste auf. Doch bei der ersten Rast zu Beginn eines breiten Hochtals, welches hinauf zur Ergismatt führt, war beruhigenderweise zu erkennen, dass die Grosswetterlage für heute stabil sein würde.

Auf ausgeschliffenen Gesteinsrippen stieg der Bergweg sanft an. Konzentriert mussten wir hier Fuss vor Fuss setzen, um nicht in die schmalen Spalten zwischen den Steinquadern hängen zu bleiben. Eine tückische, eigenartige Beschaffenheit dieses Tales, welche nicht zu unterschätzen war. Dies jeden-

falls wurde uns klar, als wir Überreste von Schafen fanden, welche offenbar die kargen, schmalen Wiesenhänge verlassen hatten und hier dann hoffnungslos fest sassen.

Ohne Zwischenfälle erreichten wir einige Zeit später die Brunalphöchi, den höchsten Punkt dieses Tages auf 2200 m ü.M. Hier verbrachten wir auch die längste aller Mittagspausen auf unserem einwöchigen Trip. Der anschliessende, nicht allzu steile Abstieg an der Westflanke des Bös Fulen bzw. des mächtigen Glärnischmassivs durch das Dräckloch (diese Flurbezeichnung machte ihrem Namen wirklich alle Ehre) strapazierte unsere Lachmuskeln. Ein unvorsichtiger Kamerad – der Name desselben sei an dieser Stelle fairerweise nicht genannt – schaffte es tatsächlich, mit dem dortigen Morast unmittelbare Bekanntschaft zu schliessen. Dank des naheliegenden Bergbaches konnte dieser kleine Zwischenfall aber rasch behoben werden.

Schliesslich erreichten wir gegen 15.00 Uhr wieder die Waldgrenze und kamen schon bald zur Alp Chäseren. Zwischenzeitliche Versuche, wiederum Steinpilze zu finden, waren leider fehlgeschlagen. Gestärkt von einem Schluck Most, nahmen wir den letzten Teil, hinunter ins hintere Klöntal in Angriff.

Rund 7 Stunden reine Marschzeit waren bei der Ankunft am Westufer des Klöntalersees, unserem Tagesziel, vergangen. Doch wer mit einem frühzeitigen Bezug des Massenlagers rechnete, um die geschundenen Glieder hochzulagern, lag falsch. Dank glücklicher Umstände und freundlichem Entgegenkommen des Schulkommandanten konnten wir eine Trainkolonne der Train-RS St. Luzisteig zum Mitmarschieren auf einer Tagesetappe gewinnen. Mannschaft und Tiere, unter der Leitung von Korporal Fitze, waren pünktlich hier in Vorauen eingetroffen. Diese bodenständige Truppe, welche sieben Mann inklusive einem Hufschmid und fünf Pferde umfasste, sollte uns auf der Tour des darauffolgenden Tages begleiten.

Sehr eindrücklich war es mitzuverfolgen, mit welch grossem Geschick diese Rekruten an jenem Abend die Vorbereitungen für den Marsch des kommenden Tages trafen. Wir konnten miterleben, welche Hochachtung diese jungen Männer den ihnen anvertrauten Tieren entgegenbrachten. Beeindruckend war auch, wie der Hufschmid die Hufe mit den gemäss Marschbefehl erforderlichen Stollen beschlug.

Einige Pferdebegeisterte unseres UOVs nutzten noch die Gelegenheit, einen sattellosen Ausritt zu machen. Nachdem die Stallungen für die Trainpferde bezogen waren, konnte auch die gesamte Mannschaft ihr Quartier aufsuchen. Nach einem gemütlichen und längeren Abend im heimeligen Gasthaus schlüpften alle zufrieden und voller Spannung auf den folgenden Tag in ihre Schlafsäcke.

Etappe 6: Klöntal–Lachen SZ

Ausschlafen lag heute erneut nicht drin. Schon früh, ja schon sehr früh, traf man sich mehr oder weniger munter am Zmorgetisch. Es galt nämlich noch, die Pferde vor dem Abmarsch zu beladen. Nachdem vom Korporal alle gebasteten Pferde inspiziert worden waren, erfolgte der Start zur letzten Alpenetappe. Zügig erfolgte der Aufstieg in Richtung Schwälppass. Die Pferde drängten vorwärts und gaben uns Unterländern das Tempo vor. Einige von uns mussten dem Übermarchen



Erstellen der Marschbereitschaft für die Etappe 6 mit Begleitung einer Train-Kolonne der Train RS St. Luzisteig.

am Vorabend etwas Tribut zollen – dies war jedoch kein Grund, die Marschgeschwindigkeit zu drosseln. Wer Mühe hatte mitzuhalten, konnte eines der Pferde als «Zugtier» benutzen. Die Vierbeiner liessen sich aber auch gerne von uns UOV-lern führen. Dass sie dabei trotz Verbot zwischendurch zu fressen versuchten, gehörte halt dazu, vor allem dann, wenn der Meister gerade nicht dabei war. (Anmerkung: Bei den voll beladenen Pferden besteht die unmittelbare Gefahr, dass bei der nach vorne geneigten Körperhaltung beim Fressen die Ladung nach vorne wegkippen kann, was ein erhebliches Verletzungsrisiko birgt.) Auf der Passhöhe angelangt, lernten wir, dass ein richtiger Trainsoldat seine Äpfel (und Nussgipfel) mit dem Pferd teilt, auch wenn dies manchmal eher unfreiwillig geschieht.

Beim anschliessenden Abstieg zum Wägitalersee gerieten wir des öfteren in Zweifel, ob die jeweiligen steinigen und steilen Abschnitte von den Pferden auch wirklich bewältigt werden können. Die Trainrekruten beruhigten uns jedoch. Immer wieder wurden wir von der Standfestigkeit dieser uns inzwischen liebgewonnenen Tiere beeindruckt. Der Korporal teilte uns dann auch mit, dass er nie eine Tour mit Trainpferden unternehme, ohne dass er die Strecke vorher auch rekognosziert habe. Anlässlich einer weiteren Rast, bei welcher den Pferden die umfangreichen Lasten abgenommen wurden, nutzten wir die Gelegenheit zu einem geselligen Schwatz mit den urchigen Rekruten.

Nach weiterem Abstieg gelangten wir schon bald an den Wägitalersee. Am dortigen Südufer angekommen, wurden die Tiere von ihren Lasten befreit, geputzt und verpflegt, bevor die Soldaten und wir dann eine willkommene Verpflegung aus unserem inzwischen eingetroffenen Begleitfahrzeug zu uns nahmen. Nachdem die Pferde und das Material alleamt verladen waren, verabschiedeten wir uns von Kpl Fitze und seinen Männern. Diese traten dann wieder die Rückreise auf die St. Luzisteig an.

Um nicht zu spät an unserem Ziel am Zürichseeufer anzukommen, legten wir nun einen Gang zu. Im Eiltempo marschierten wir auf asphaltierten Strassen dem Wägitalersee entlang. Nachdem wir die Ortschaft Vorderthal hinter uns gelassen hatten, bot die Landschaft nicht mehr viel Interessantes. So waren wir froh, nach einem nicht mehr enden wollenden Schlussstück endlich unser Hotel erreicht zu haben. Nach dem Zimmerbezug und anschliessendem Nachtessen hatte alle das Bedürfnis, möglichst rasch in die Federn

zu gelangen – schliesslich wollten ja alle am letzten Tag noch bei Kräften sein.

Etappe 7: Lachen–Oberbargen (nördlichster Grenzstein)

Bei bedecktem Himmel starteten wir um 8.00 Uhr zum Finale. Die Stimmung war gut und jeder freute sich, am Abend seine Angehörigen wieder zu sehen. Den ersten Teil legten wir weder per pedes noch per Velo zurück. Diesmal sollte es etwas anders sein. Die Euphorie zu Beginn der Schlussetappe schlug uns prompt ein Schnippchen. Ein Missverständnis zwischen dem Fahrer des Transportfahrzeuges und uns führte dazu, dass wir am vereinbarten Uferplatz vergebens nach unseren Militärschlauchbooten (M2-Boote) suchten, mit welchen wir den Zürichsee, genauer gesagt den Obersee, überqueren wollten. Dank den mitgeführten Funkgeräten konnte dieses Missgeschick jedoch rasch bereinigt werden. Nachdem aber bisher wirklich alles reibungslos geklappt hatte, konnten wir uns den einen Lapsus ohne schlechtes Gewissen leisten.

Nach erfolgtem Aufpumpen der beiden Boote und dem vorschriftsgemässen Anziehen der Schwimmwesten stachen wir in See. Es war herrlich, morgens kurz nach acht ganz alleine auf dieser grosser Wasserfläche zu sein. Welch Gegensatz zu den Verhältnissen, die jeweils auf unserem guten alten Vater Rhein an Wochenenden vorgefunden werden. Nur einige Vögel schauten unserem Treiben misstrauisch zu. Die angenehme Ruhe veranlasste uns, lautstark das Lied des UOV-Reiat anzustimmen. Nach einer halben Stunde hatten wir das sanktgallische Seeufer beim Kloster Wurmsbach erreicht. Dort sollte wie gewohnt auch alles wieder klappen. Wm Markus Schlegel war mit seinem Puch in der Zwischenzeit dafür besorgt gewesen, dass unsere Militärvelos, die wir seinerzeit in Biasca per Bahn nach Schmerikon verfrachteten, am Ufer für uns bereit standen.

Alle Drahtesel wurden auf ihre Einsatzbereitschaft gecheckt. Jeder von uns wusste, dass uns nun noch die letzten 100 Kilometer bis zur nördlichsten Grenzmarkierung bei Oberbargen bevorstanden. Die Uhren zeigten auf 9.45 Uhr, als wir die Mauern des schmucken Klosters hinter uns liesssen. In recht forschem Tempo pedalten wir über Eschenbach in

Richtung Wald ZH. In der ersten, nahrhaften Steigung zeigte sich jedoch unmissverständlich, dass die eingeschlagene Geschwindigkeit kaum über längere Zeit gehalten werden könnte. Das Ziel lag ja noch in beachtlicher Ferne. Geschlossen erreichten wir den höchsten Punkt der Zürcher-Oberland-Durchquerung bei Gibswil. Nach einem kurzen Regenerationshalt folgte die lange Abfahrt durch das Tösstal nach Turbenthal, wo bei guter Stimmung das Mittagessen eingenommen wurde. Aufgrund des schnellen Vorrückskommens wurde die ursprünglich geschätzte Ankunftszeit am Etappenziel sehr optimistisch um mehr als eine Stunde vorverlegt. Die Presse und unsere Fangemeinde wurden also kurzerhand auf 16.00 Uhr aufgeboten.

Nach dem Verlassen der Gemeinde Turbenthal nahm uns eine weitere, ruppige Steigung hinauf zum Girenbad in Empfang. Hier zeigten auch erste Fahrer, dass wahrlich ein kleiner Indurain in ihnen steckt. Das Feld, wie man so schön sagt, zog sich nun ziemlich in die Länge. Durch eine wunderschön ländliche Gegend fahrend, liessen wir die Stadt Winterthur links von uns liegen. Die Strecke von Ellikon an der Thur bis nach Gütighausen forderte uns vollends heraus – ein zermürbender Gegenwind zehrte an unseren Kräften, welche bei einigen von uns nun langsam, aber sicher nachzulassen schienen. Der vermeintliche Vorsprung auf unsere Marschtabelle schlug nun in einen immer grösser werdenen Rückstand um.

Nachdem wir Ossingen, Trüllikon, Benken

und Uhwiesen hinter uns gelassen hatten, erreichten wir gegen 16.00 Uhr den Brückenkopf bei Flurlingen. Hier wurde zum letzten mal halt vor Erreichen des Ziels gemacht. Die Tatsache, bei Neuhausen a/Rhf. wieder Schaffhauser Boden unter den Füßen bzw. unter den Velos zu haben, mobilisierte neue Kräfte. Der restliche Weg war aber noch lang. Vielen wurde erst an diesem Tag bewusst, welch beachtliche Steigung das Mühlental eigentlich aufweist. Kurz vor Merishausen fiel uns, bedingt durch einen regen Fahrzeugverkehr, auf, dass diese Gemeinde ja an jenem Wochenende ihr 1150-Jahr-Jubiläum feierte. Glücklicherweise widerstanden wir alle der Versuchung, abzusteigen und uns ein Bier und eine Bratwurst zu genehmigen. Die wartende und schlotternde Fangemeinde am Ziel hatte es uns auch gedankt.

Beim Schluuch erhielt unser Trans-Swiss noch internationalen Charakter, denn der Verlauf der Kantonsstrasse führte dort auf einer kürzeren Strecke über deutsches Gebiet. Nach dem Passieren des Zollamtes Oberbargen stieg die Strecke nochmals um gut 200 Höhenmeter an. Und dann – dann war es geschafft, abgekämpft und verschwitzt trafen wir bei diesem ominösen Stein ein, welcher während einer ganzen Woche unser absolutes Ziel war. Einige Familienangehörige sowie weitere Vereinskameraden empfingen uns in dieser abgelegenen Ecke mit einem Buffet, welches eine wahre Augenweide darstellte. Kamerad Wm Kurt Müller hatte diese Überraschung unter Mithilfe von UOV-Gattinnen kurzerhand auf die Beine gestellt, wofür ich ihm auch an dieser Stelle nochmals ganz herzlich danken möchte.

Am selben Abend fand noch ein würdiger Abschluss statt, zu welchem alle Mitwirkenden sowie deren Angehörige eingeladen wurden. Unser Vereinspräsident, Fw Max Muhl, rekapitulierte nochmals die vergangenen Tage und liess es sich nicht nehmen, den Anwesenden einige Episoden vorzutragen, welche beim Publikum lautes Gelächter verursachten. Zufrieden und voller Genugtuung begaben sich alle zu vorgerückter Stunde nach Hause. Wir UOV-ler schätzten es sichtlich, nach all diesen wunderschönen Tagen endlich wieder ausgiebig im eigenen Bett schlafen zu können.

Zusammenfassung

Allen, denen es möglich war, am Trans-Swiss UOV teilzunehmen, bleiben diese acht Tage bestimmt noch sehr lange in Erinnerung. Was hier an landschaftlicher Schönheit sowie an Kameradschaft erlebt werden durfte, war sehr eindrücklich. Es hat sich gezeigt, dass auch in der heutigen Zeit, welche mehr und mehr vom Konsum und der zunehmenden Individualität jedes einzelnen dominiert wird, noch Ideen verwirklicht werden können, die einzig und allein realisierbar sind, wenn alle bereit sind, beharrlich auf ein bestimmtes Ziel hinzuarbeiten.

Was wird, nach dem Sieg des UOV-Reiat an den Schweizerischen Unteroffizierstagen in Liestal vom vergangenen Jahr und dem diesjährigen Trans-Swiss, wohl das Grossereignis im Jahr 1997 sein? ■



Am Ziel angekommen (von l.n.r.): Kpl Ehrat Hanspeter, Sdt Allemann Thomas, Kpl Kienzle Peter, Fw Muhl Max (UOV-Präsident), Oblt Bucher Romeo, Wm Schlegel Markus, Sdt Fluck Andreas, Hptm Gugolz Martin, Hptm Laich Lorenz. Foto Wegapress, Schaffhausen

**Wir helfen unserer
Bergbevölkerung –
helfen Sie mit!**



SCHWEIZER BERGHILFE

Telefon 01/710 88 33
Fax 01/710 80 84

