

**Zeitschrift:** Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung  
**Herausgeber:** Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat  
**Band:** 11 (1935-1936)  
**Heft:** 23

**Artikel:** Wenn "Schweizer Hirtenknaben" Bericht erstatten...  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-710901>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 31.03.2025

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

## Wenn „Schweizer Hirtenknaben“

### Bericht erstatten . . .

In einer der letzten Nummern der « Glarner Nachrichten » lesen wir:

« Eine *Falle für Tanks* wird gegenwärtig an der Rheinbrücke bei T. (der Name des Ortes war voll ausgeschrieben) erstellt. Etwa in doppelter Länge der Brückenöffnung wird ein tiefer, ziemlich breiter Eisenbetongrund gemauert, über den nach Fertigstellung hin- und hergefahren werden kann. In zwei Reihen sind tiefe, senkrechte Löcher mit bedeutendem Durchmesser in diesem Guß freigelassen, in die Eisenbalken gesteckt werden können, wodurch bei unerwarteten kriegerischen Ereignissen die Tanks nicht mehr weiterfahren können. Aehnliche Vorrichtungen sollen auch bei andern Brücken angebracht werden. »

In einem andern Provinzblatt in der Nähe der nördlichen Landesgrenze, von dem mir die betreffende Nummer leider nicht gerade zur Verfügung steht, stand kürzlich die Beschreibung einer weitem Grenzbefestigungsarbeit unter genauer Bezeichnung der örtlichen Lage des Hindernisses. Hierbei wurde ausgeführt, daß diese Bauarbeiten das volle Interesse der Bewohner in der Umgegend beanspruchten, die Sonntags scharenweise hinausgepilgert seien zu deren Studium. Auch von jenseits der Grenze (!) seien Leute in ansehnlicher Zahl dagesessen, um zu sehen, wie wir uns gegen kriegerische Ueberfälle schützen.

Wir begreifen, daß schreibfreudige Korrespondenten von Zeitungen darauf erpicht sein können, derartige « interessante » Neuigkeiten aufzuschnappen und damit ein paar Batzen zu verdienen.

Nicht begreifen aber können wir, daß es Zeitungsredaktionen gibt, die diese Berichte kurzerhand aufnehmen und verbreiten. Und noch weniger will uns in den Kopf, daß die Bauunternehmer, die derartige Anlagen im Dienste der Landesverteidigung zu erstellen haben, nicht von der Generalstabsabteilung als Auftraggeberin verpflichtet werden, die Baustellen abzusperren und sie den Augen unberufener Neugieriger zu entziehen. Photographiert ein Wehrmann irgendwo im Festungsgebiets des Gotthards eine weidende Kuh, so riskiert er, vor das Militärgericht gestellt zu werden. Hier aber, wo es sich um Verteidigungsanlagen an der Landesgrenze handelt, wird es jedermann überlassen, in alle Details Einsicht zu nehmen.

Wir fragen uns, ob *starke* Zurückhaltung in die Einsichtnahme des Baues von Verteidigungsanlagen der Grenze entlang nicht ebenfalls angebracht wäre. Nicht genug, daß uns fremde Flieger von oben her ziemlich ungeniert in die Anlagen gucken und sie photographieren. Wir lassen jeden, den es gelüstet, seine Neugierde befriedigen, und wundern uns dann gegebenenfalls darüber, daß ein einbrechender Gegner über die Konstruktion der Anlagen besser Bescheid weiß als wir selber.

Wir glauben daher, daß zwei Forderungen gerechtfertigt sind: 1. Her mit dem ausdrücklichen Verbot an alle Zeitungsredaktionen, Berichte über Lage und Bau von Verteidigungsanlagen zu veröffentlichen! 2. Her mit strengen Verpflichtungen für Bauunternehmer, derartigen Baugrund abzusperren und die Anlagen den Augen Neugieriger zu entziehen! M.

## Militärwettmarsch in Frauenfeld

Am 30. August findet wieder ein *Militärwettmarsch* mit Start und Ziel in *Frauenfeld* statt. Der Marsch führt diesmal von der großen Allmend durch die Stadt Frauenfeld über Häuslenen nach *Elgg*. Von *Elgg* geht die Route über Wenzikon, Eidberg und Seen nach *Winterthur*, wo sich die Verpflegungskontrolle befindet. Ueber *Seuzach* wenden sich die Konkurrenten dann nach dem Schlosse Mörsburg. Rickenbach und Ellikon sind noch zu passieren und über Osterhalden wird das Ziel in *Frauenfeld* erreicht. Die Gesamtlänge der Strecke beträgt 42,2 km, das Total der Höhendifferenz beträgt etwa 300 m; alle fünf bis sechs Kilometer sind Sanitätsposten aufgestellt.

An alle schweizerischen Wehrmänner und die Angehörigen der Polizei- und Grenzwachtkorps geht die kameradschaftliche Aufforderung, sich bis 10. August für den Wettmarsch zu melden. Die Adresse für die Anmeldung heißt: *Militärwettmarsch Frauenfeld*. Auskunft und Anmeldeformulare sind dort erhältlich.

## Schweizerische Militärfechtmeisterschaften 1936

Die Schweiz. Militärfechtmeisterschaften 1936 hatten am 27./28. Juni auf La Caquerelle einen großen Erfolg sowohl in Hinsicht auf den gezeigten Sport als auch wegen der sehr guten

Organisation zu verzeichnen. 70 Teilnehmer hatten sich z.T. für verschiedene Waffen gemeldet. Die neuen Meister lauten: Florett: 1. Gefr. Fauconnet, 2. Oblt. von Meiß; Degen: 1. Gefr. F. Fitting, 2. Oblt. Ch. Hauert (nach Stichentscheid); Säbel: 1. Feldw. Stocker, 2. Wachtm. Ruckstuhl. Als ein guter Griff erwies sich die Durchführung eines Bajonettwettkampfes, der von Lt. Falbriard vor seinem Bruder Kan. Falbriard gewonnen wurde. Alle Teilnehmer bewiesen einen großen Ehrgeiz und ausgesprochenen Siegeswillen. Wenn auch die technische Reife diesen zwei unerläßlichen Eigenschaften nicht entsprach, so ist dies auf die kurze Ausbildungszeit, den Mangel an genügendem Material und an geeigneten Lehrkräften zurückzuführen. Es ist zu hoffen, daß von kompetenter Stelle aus unsern UOV auch in diesem Zweig der außerdienstlichen Ausbildung verständnisvoll entgegengekommen wird.

## XIII. Eidg. Pontonier-Wettfahren Wangen a. d. A.

11. — 13. Juli 1936

Zu einem Pontonier-Wettfahren gehört nun einmal Wasser ebensowehr, wie zu einem Skirennen Schnee gehört; aber wenn dazu noch ein « Supplement » in Form eines fast 40stündigen Dauerregens kommt, so kann dies selbst dem eingefleischtesten Wasserfreund etwas zu viel des nassen Elementes werden. So ziemlich genau mit Festbeginn am Samstagvormittag setzte auch der Regen ein, um in allen Stärkegraden — vom leichten Sprühregen bis zum halbstündigen Wolkenbruch — über das festlich geschmückte Städtchen und seinen unter normalen Verhältnissen geradezu ideal zu nennenden Festplatz an der Aare niederzugehen. Einzig die frühen Morgenstunden des Sonntags blieben einigermaßen verschont vor der himmlischen Sintflut; sobald aber die Zeit gekommen war, zu welcher in der Regel der Zustrom der Zuschauermassen einzusetzen beginnt, war es aus mit der Schönheit. So ist es in Wangen a. d. A. begreiflicherweise etwas ruhiger geblieben, als es sonst bei solchen Anlässen der Fall zu sein pflegt, und das bis in alle Details so vorzüglich vorbereitete Fest der schweizerischen Pontoniere kam um den Großteil seines wahrhaft wohlverdienten Publikumserfolges.

Wenn wir uns im vorstehenden etwas länger als vielleicht sonst üblich mit dem Wetter befaßt haben, so geschah dies nicht ohne Absicht: es ist nämlich zweierlei, ob ein Pontonier-Wettfahren auf einem mehr oder weniger friedlichen und normalen Wasserlaufe stattfindet oder aber auf einem Flusse abgehalten werden muß, dessen Wasserspiegel allmählich durch die starken Regenfälle auf Hochwasserstand steigt und da und dort über seine Ufer zu treten droht. In der Nacht vom Samstag auf den Sonntag allein stieg der Wasserstand um rund 30 cm; daß dadurch manche vorsorglichen Berechnungen der Fahrchefs der Sektionen über den Haufen geworfen wurden, liegt auf der Hand. Um so mehr aber müssen die gezeigten Leistungen respektiert werden, denn die reißenden braunen Fluten verlangten von den Konkurrenten einen riesigen Kräfteaufwand, um ihre Pontons durch all die Fähnisse des Wettkampfes hindurch wieder sicher an das Ufer zu steuern. Namentlich die Resultate der Ueberfahrt auf höchstes Ziel und der Landung auf bestimmtes Ziel mögen durch das Hochwasser nicht unbedeutend beeinflusst worden sein, doch waren auch hier verschiedentlich wahre Muster von Präzisionsarbeit zu sehen.

Eine äußerst geschickte Anlage der Kampf Strecken sowohl für das Sektions- wie auch das Einzelfahren sicherte eine rasche und reibungslose Abwicklung der Wettkämpfe: beim Sektionsfahren bot namentlich die Ueberfahrt in Linie sehr imposante Anblicke; anschließend daran folgte eine Ueberfahrt in Kolonne auf höchstes Ziel und eine Talfahrt in Kolonne mit zwei Durchfahrten und Landung auf bestimmtes Ziel. Das Einzelfahren begann mit einer Stachelfahrt und Ueberfahrt auf höchstes Ziel mit Zeitkontrolle, gefolgt von Einfahren in die Brückenlinie, Durchfahrt und Landung auf bestimmtes Ziel und schloß mit einer Bergfahrt ab.

Die sehr große Zahl der Anmeldungen — 34 Sektionen mit insgesamt 49 Gruppen für das Sektionsfahren und 450 Fahrtruppen für das Einzelfahren — verunmöglichte eine Einzelwürdigung der gezeigten Leistungen. Die Anerkennenden und lobenden Worte, die der bernische Militärdirektor, Herr Regierungsrat, Joß, anlässlich der Preisverteilung an die Pontoniere für ihre Arbeit zu richten wußte, dürften jedenfalls auch den vollen Beifall des Waffenchefs der Genietruppen, Herrn Oberstdivisionär Hilfikers, gefunden haben, der mit kritischem, aber anerkennendem Blicke die Wettkämpfe verfolgt hatte.

Ebenfalls im Rahmen des Eidg. Pontonier-Wettfahrens wurde ein Wettkampf im Schnüren und in Seilverbindungen sowie ein solcher im Bootfahrbau durchgeführt; an diesem beteiligten sich 21 Sektionen des Schweiz. Pontonier-Fahr-