«Ich war nie in der Kaderschule»

Zwei Sportler von völlig unterschiedlichem Alter zeigen, dass Pontonier alles andere als nur militärisch ist

ZUR PERSON

Max Meier

Der Pontonierveteran ist am 11. 9. 1922 geboren. Dem Pontonierverein ist er 1940 beigetreten. Eine Lehre hat er nicht abgeschlossen. Er hat zuerst als Ausläufer für die und danach in der SBB-Werkstatt total 49 Jahre lang gearbeitet. Max Meier ist in Olten wohnhaft. Er bestritt im Jahre 2007, im Alter von 84 Jahren, seinen letzten Wettkampf als Aktiver und dies in Olten auf der Aare. Sein Vorderfahrer war eines seiner Grosskinder. Vor dem grossen Tag trainierte er regelmässig und so liess er noch manchen jüngeren Mitstreiter hinter sich.

ZUR PERSON

Flavio Heer

Der am 1. 12. 1988 geborene Jungpontonier ist dem Verein 1999 beigetreten. Er ist in Wangen wohnhaft. Ab kommenden September besucht er die ETH in Zürich mit der Studienrichtung Machineningenieur. Nach der Rekrutenschule beendete er seinen Dienst als Durchdienersoldat im Katastrophenhilfeverband. Flavio Heer ist ein sehr junger Aktuar, der bereits auf mehrjährige Erfahrungs zurückblicken kann. Vor gut drei Jahren, in seinem 16. Lebensjahr, übernahm er das Amt des Aktuars der Pontoniere Olten und führt es seit dem mit viel Engagement.

VON ANDREAS HAGMANN

Wie seid ihr zu den Pontonieren gekommen?

Max Meier: Mein Kollege Charly Rauch war bereits bei den Pontonieren. Durch ihn bin ich dann auch dem Verein beigetreten.

Flavio Heer: Ich kam im Sommer 1999 durch den Ferienpass zum Pontoniersport. Ich hatte damals neben dem Klavierspiel kein Hobby. So besuchte ich den Wassersport, was mir sehr gefiel.

Wo und wann habt ihr die Rekrutenschule beziehungsweise die Kaderschule besucht?

Max Meier: Ich habe 1942 die Rekrutenschule bei den Pontonieren absolviert. Danach war ich während des Zweiten Weltkriegs nur noch einen Monat im Militärdienst, und zwar in Bern bei der Feldpost, da ich sonst bei den SBB angestellt war. Zum Ende des Zweiten Weltkriegs war ich noch in Köniz stationiert. In der Kaderschule war ich nie.

Flavio Heer: Ich besuchte die Rekrutenschule im letzten Sommer bei den Rammpontonieren, und zwar in Brugg und Bremgarten. In der Kaderschule war ich nie, da ich das Gefühl habe, dass das Militär keine genügende Ausbildung für mich bieten kann und ich meine Zeit im Zivilen besser nutzen kann.

Was waren eure Hauptbeschäftigungen im Militär?

Max Meier: Wir mussten 120 Kilogramm schwere Steckbalken auf den Schultern herumtragen. Im weiteren durften wir mit den Motorbooten herumfahren, welche damals mit den Kovacmotoren betrieben wurden. Ich hatte allerdings Respekt vor den Kovacmotoren und bin während meines Diensts nie selber gefahren.

Flavio Heer: Natürlich die Motorbootausbildung, im weiteren der Umgang mit Baugeräten, später auch noch mit Rettungsgeräten und natürlich die Ausbildung im Rammen von Brückenpfeilern.

Was sind eindrückliche Erlebnisse vom Militär, die du nicht missen möchtest?

Max Meier: Das eindrücklichste Erlebnis für mich war der Brückenschlag.

Flavio Heer: Die neugewonnen Kontakte möchte ich nicht missen. Ich habe Leute aus der ganzen Schweiz kennen gelernt, was sonst kaum möglich gewesen wäre. Zudem hatten wir einen guten Zusammenhalt in unserer Gruppe.

Wie und wann hast du den Pontoniersport ausgeübt?

Max Meier: Am Sonntagmorgen, punkt Sieben Uhr hat das Training begonnen. Damals waren wir 45 Männer im Verein. Am Donnerstag hatten wir ebenfalls Training. Es stand also schon immer das Rudern und Stacheln im Vordergrund. Allerdings absolvierten wir beispielsweise die Jungfahrerprüfung bei unserem Jungfahrleiter (Anm. D. Red.: Heute schickt der Pontonierverband einen Prüfungsexperten vorbei).

Was für Aufgaben haben die Pontoniervereine heute?

Flavio Heer: Die Vereine haben die Aufgabe, den Mitgliedern das Training und die Ausübung des Sportes, sowie die Teilnahme an Wettkämpfen zu ermöglichen. Ebenfalls sollte die Jugendförderung im Vordergrund stehen und natürlich das Vereinsleben intensiviert werden. Bei Bedarf ist es unsere Aufgabe Hochwassereinsätze auf der Aare zu leisten, wie beispielsweise Schausteller an der Oltner Chilbi 2007 zu evakuieren, oder die Stadt auf dem Wasser zu unterstützen in dem wir zum Beispiel das 1.-August-Feuerwerk durchführen.

Kannst du dich noch an Wettfahren zu deiner Zeit erinnern?

Max Meier: 1943, am Eidgenössischen Pontonierwettfahren in Murgenthal erreichte die Sektion Olten den zweiten Platz. An der Rangverkündigung waren wir noch auf dem vierten Platz rangiert, allerdings ist den Organisatoren ein Rechnungsfehler unterlaufen und so erfuhren wir am Tag darauf aus der Zeitung von unserem zweiten Platz. Damals war der Tscheche Gabrist unser Fahrchef. Im Militär hatte ich das Glück, ihn als Feldweibel zu haben. An der eidgenössischen Schweizer Meisterschaft in Klingnau habe ich einen Kranz gewonnen. Als Preis bekam ich ein Lederkissen, welches ich heute noch besitze.

Wie militärisch war ein Training zu deiner Zeit?

Max Meier: Das Training war klar militärisch geführt. Vor Trainingsbeginn mussten wir in Reih und Glied antreten.

Wie viel ist heute noch vom militärischen Einfluss spürbar?

Flavio Heer: Ausser, dass das Militär uns das Material zur Verfügung stellt, ist nicht mehr ein grosser Einfluss spürbar. Die Bereitstellung ist in einem gewissen Masse auch gerechtfertigt, da die Pontoniervereine immer noch die Aufgabe des Bevölkerungsschutzes zu erfüllen haben. Klar, je nach Persönlichkeit in einem Verein ist es möglich, dass der militärische Einfluss noch stärker zu spüren ist. Bekanntlich ist der Schweizerische Pontoniersportverband unterdessen Mitglied von Swiss Olympic und damit ist der mindere Einfluss des Militärs eine logische Folgerung. Was die Kommandos in den Booten anbelangt, so ist das ein Mittel zum Zweck. Das hilft unter anderem bei der Kommunikation untereinander, was es im übrigen bei anderen Sportarten auch gibt.

Das Material der Pontonierboote hat sich im Laufe der Zeit gewandelt. Welche Art von Material kennt ihr noch?

Max Meier: Den Holzponton, dann den Kunststoffponton, wie wir ihn heute haben, und den ursprünglichen Ponton, der eine Tonne wog (Anm. D. Red.: Das Gewicht eines Übersetzbootes beträgt heute 470 Kilogramm). Der ursprüngliche Ponton bestand aus drei Teilen, die zusammengekuppelt werden konnten. Mit denen haben wir im Verein einmal eine Brücke gebaut.

Flavio Heer: Ich kenne vor allem die Kunststoffschiffe. Einmal war ich noch in einem Holzponton unterwegs, dabei ist die ganze Zeit Wasser ins Boot gelaufen. Im übrigen ist der Grundzweck der Boote, Material und Leute über das Wasser zu transportieren. Deswegen sind nicht explizit Sportschiffe gebaut worden. Gleichzeitig haben aber alle Wettkämpfer dieselben Voraussetzungen.

Wisst ihr was mit den alten Booten geschehen ist?

Max Meier: Von den Eintonnen schweren Pontons sind noch welche im Zeughaus vorhanden, beziehungsweise die drei Einzelteile davon, damit verschieden lange Pontons zusammengestellt werden können. Diese Pontons werden vorwiegend noch für Talfahrten benutzt.

Flavio Heer: Vor einigen Jahren hat sich ein Holzponton als Blumenbeet zur Dekoration unseres Wettkampfes ausgezeichnet gemacht. Die alten Modelle werden aber kaum mehr gebraucht, vielleicht noch für Plauschfahrten oder Ausstellungen. Aber trainiert wird mit denen nicht mehr.

Was würde geschehen, wenn das Militär die Pontoniere nicht mehr unterstützen würde?

Flavio Heer: Es wäre fatal. Dies würde ein sehr schwieriges Unterfangen werden, sowohl für den Verband als auch für die Vereine. Wir müssten das Material selbst warten und beschaffen, das ist kaum finanzierbar. Somit würden sehr wahrscheinlich einige Vereine verschwinden. Das Risiko, dass früher oder später die Unterstützung von Seiten des Militärs gekürzt wird, ist vorhanden. Aber wie bereits erwähnt ist ein gewisser Beitrag vom Militär gerechtfertigt, da wir Arbeiten für den Bevölkerungsschutz erledigen sollten. Im weiteren betreiben wir Jugendförderung und in einem gewissen Masse immer noch eine vordienstliche Ausbildung. Wir dürfen uns allerdings auch nicht blenden lassen, dass die Vereine und der Verband sich momentan in einer absoluten Luxuslage befinden.

Wie stark ist der Konkurrenzkampf bei einem Wettkampf?

Flavio Heer: Das ist schwierig zu sagen. Ich behaupte aber, dass vor allem in den vorderen Tabellenhälften der verschiedenen Kategorien ein ziemlich grosser Konkurrenzkampf herrscht. Bei diesen Teams ist überall der Siegeswillen vorhanden. In der zweiten Hälfte hat es wohl viele Plauschfahrer dabei. Der Konkurrenzkampf bewegt sich allerdings in einem gesunden Rahmen. Dass es keine Siegerprämien gibt, ist sicher ein Grund dafür. Und so kann nach einem Wettkampf dem Sieger ohne Heuchelei gratuliert werden. Das schätze ich an diesem Sport sehr. Es herrscht ein starker, aber gesunder Wettkampfgeist.

Was kann im Pontonier speziell erlernt werden, das sich von anderen Sportarten abhebt?

Max Meier: Zum einen ist das, dass Erlernen des Motorbootfahren und zum anderen das Schwimmen.

Flavio Heer: Das ist mit Bestimmtheit der Umgang mit dem Wasser. Dabei lernt man die Gefahren des Wassers kennen, man lernt Strömungen lesen und merkt, wie sich beispielsweise das Boot darin verhält. Es ist immer wieder spannend, wie man die Kraft des Wasser vor Augen geführt bekommt. Im Weiteren kann das Motorbootfahren erlernt werden.

Es kommt gelegentlich die Frage auf, ob es nicht gefährlich sei aus den Booten zu fallen. Hinzu kommt, dass in den Trainings und an den Wettkämpfen keine Schwimmwesten getragen werden.

Flavio Heer: Nein, ich sehe keine Gefahr aus dem Boot zu fallen. Ich bin jetzt bereits acht Jahre im Verein und habe nur einmal erlebt, wie jemand an einem Wettkampf auf Grund eines Kollapses aus dem Boot fiel. Ich denke, dass die Bootswände genug hoch sind und es somit kaum möglich ist, unabsichtlich aus dem Boot zu fallen. Da man das Boot selbst steuert, ist es abschätzbar, wie das Boot reagieren kann beziehungsweise wie man auf bestimmte Situationen selbst reagieren muss. Passagiere müssen in den Booten sitzen und sind somit ebenfalls nicht vom Rausfallen gefährdet.

Max erinnert sich

«Ich nahm an den beiden Fernfahrten nach Köln 1937 und 1960 sowie an der Fernfahrt nach Rotterdam 1975 teil. Ebenfalls gut erinnern kann ich mich an den Depotbrand 1963. Damals feierten wir auf der damals um einiges grösseren Insel beim «Chessiloch» das Sommernachtsfest. Es waren um die 400 Leute anwesend und sogar ein Tanzboden wurde aufgestellt. Plötzlich schlug «Flammenwerni» Alarm, das Depot brenne. Die Frauen und die Kinder haben wir auf der Insel gelassen und sind mit den Booten zum Depot geeilt. Dort haben wir das gesamte Material aus dem brennenden Depot über die Veranda in die Boote geworfen. Am heutigen Holzdepot habe ich 680 Stunden gebaut.»