

**Zeitschrift:** Bremgarter Neujahrsblätter  
**Band:** - (1987)

**Artikel:** 50 Jahre Wassersport-Club Bremgarten (1936-1986)  
**Autor:** Benz, Walther  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-965571>

### **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:** 22.11.2024

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

# 50 Jahre Wassersport-Club Bremgarten (1936 — 1986)

VON WALTHER BENZ

## Inhaltsverzeichnis

Vereine sind für die Gemeinde unentbehrlich	105
<b>Aller Anfang ist schwer</b>	108
Wasserfahren in Bremgarten	108
Die Weltwirtschaftskrise der 30er Jahre	109
Wie es zur Gründung kam	110
Gründungsversammlung	111
Die Vereinstätigkeit läuft an	116
Widriges macht zu schaffen	119
<b>Die Entwicklung des Clubs bis heute</b>	125
Gute und weniger gute Zeiten	125
Verhältnis zum Pontonier-Fahrverein Bremgarten	129
Fahrgebiet und Fahrübungen	129
Schiffsmaterial	131
Depot	133
Club-Wettfahren	136
Tal- und Bergfahrten	137
Ausflüge	141
Gesellige Anlässe	141
An grossen Wettkämpfen mit dabei	144
Der Club als Organisator von Grossanlässen	145
Jubiläen des Wassersport-Clubs	150
Die Jungfahrer	151
Im Dienste der Allgemeinheit	153
Der Verein heute	155
<b>Ehrenmitglieder</b>	157
<b>Vereinschergen seit 1936</b>	158

Der Wassersport-Club schickt sich an, das Jubiläum seines 50jährigen Bestehens feierlich zu begehen. Ein solcher Tag ist ein Ereignis, das die ganze Gemeinde, das alle angeht.

## **Vereine sind für die Gemeinde unentbehrlich**

Wo eine Mehrzahl von Menschen zusammenlebt, bilden sich über die Familie und die Verwandtschaft hinaus bald einmal Beziehungen zu andern, sei es im mehr oder weniger lockeren Verhältnis mit den Nachbarn, sei es in eigentlichen Vereinen, in denen sich mehrere zur gemeinsamen Verfolgung eines Zieles zusammenschliessen. In den Vereinen tun sich überwiegend Gleichgesinnte zusammen. Unter ihnen entsteht von selbst ein engeres persönliches Verhältnis. Man trifft sich öfters, auch ausserhalb des Vereins, und lernt die persönlichen Stärken und Schwächen des Einzelnen näher kennen. Ein zu enges Verhältnis, das keine Distanz mehr zum andern hält, kann allerdings auch Zwietracht wachsen lassen, der hie und da offene Entzweiung folgt.

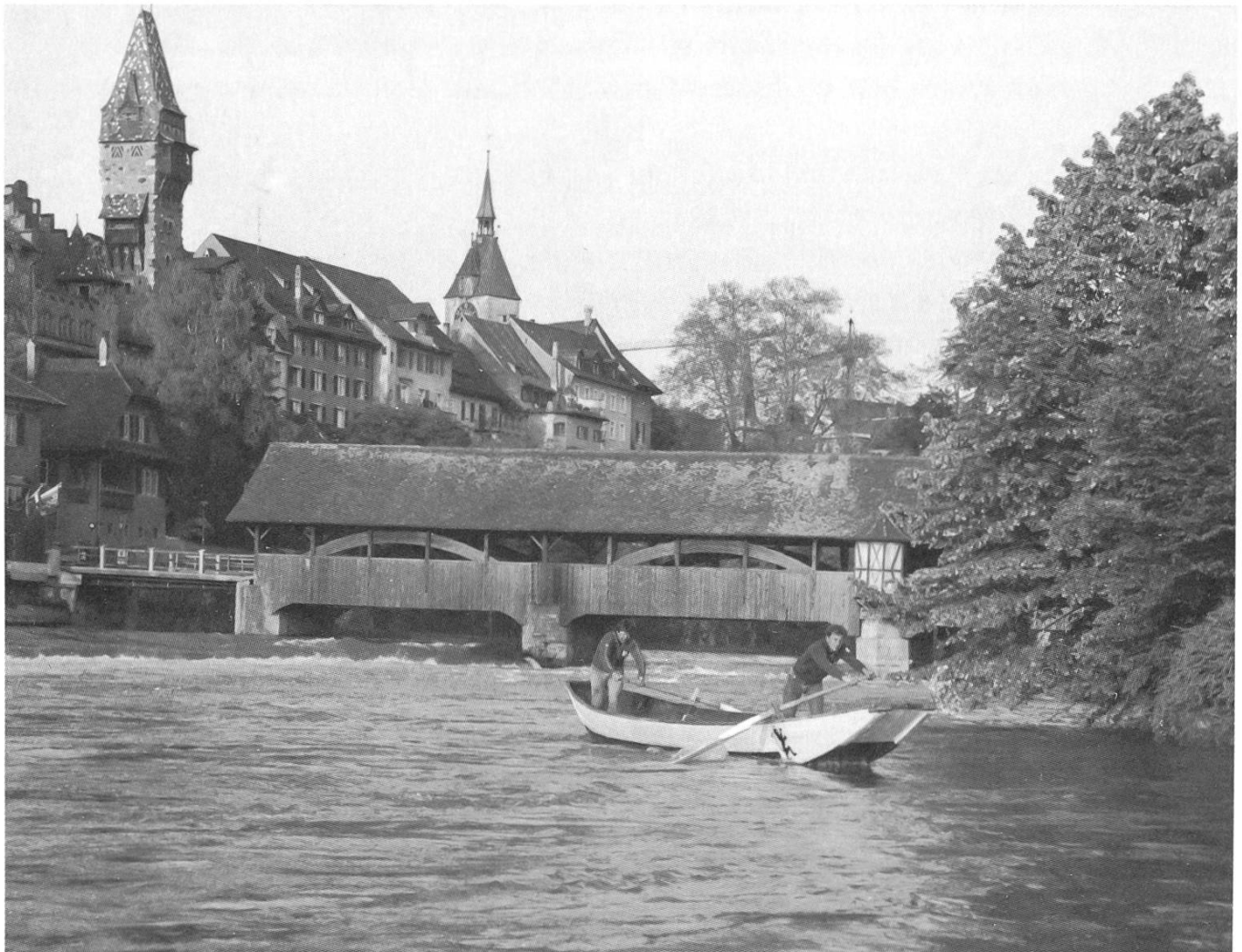
Weil ein Verein seine Mitglieder miteinander persönlich verbindet, ist er für die Gemeinde wichtig. In den meisten Vereinen sind Leute verschiedener Herkunft, verschiedener Stände und Berufe und unterschiedlicher Lebensweise. Das nimmt sozialen Gegensätzen die Schärfe und trägt zu grösserer Verträglichkeit unter den Einwohnern der Gemeinde bei. Damit fördern die Vereine aller Art das Zusammengehörigkeitsgefühl, das gute Einvernehmen und die Solidarität, die alle drei für das Zusammenleben in der Gemeinde insgesamt sichtlich von Gutem sind. Derart haben sie über den Vereinszweck hinaus ihren guten Sinn und verdienen darum Unterstützung durch den Gemeinderat.

Das hervorzuheben, besteht gerade heute aller Anlass. Denn in den letzten zwei bis drei Jahrzehnten ist der Zusammenhalt unter den Bremgartern merklich kleiner geworden. Es verwundert

darum nicht, dass einzelne Vereine, die jahrzehntelang wichtige Träger des gesellschaftlichen Lebens unserer Stadt waren, serbeln oder ihre Tätigkeit überhaupt eingestellt haben. Das ist im öffentlichen Bereich des Gemeinwesens auf Schritt und Tritt zu spüren. Die Mehrzahl der Einwohner macht in Vereinen nicht mehr mit, und die Minderheit beteiligt sich nur noch halbbatzig. Die Gründe für diese unerfreuliche und beklagenswerte Entwicklung sind mannigfaltig. Sicher hat das Aufkommen des Fernsehens, das zuhause bequem konsumierbare Unterhaltung bietet, nicht wenig dazu beigetragen. Man sucht nicht mehr die Geselligkeit in den Vereinen. Entscheidender aber ist die seit Jahren stärker werdende Neigung des Einzelnen, sich in sein Schneckenhaus zurückzuziehen. Noch nie gab es eine Zeit, in der so viele Menschen so nahe beieinander wohnten und so wenig Kontakt miteinander hatten. Es passt in dieses Bild, dass auch das Wirthaus seine frühere gesellschaftliche Bedeutung als Begegnungsstätte und als Ort des Austausches von Nachrichten aus dem Lebenskreis des Einzelnen verloren hat. Auch damit ist uns menschliche Nähe abhanden gekommen. Angesichts solcher betrüblicher gesellschaftlicher Mängel ist es doppelt erfreulich, wenn ein Verein nicht nur fünfzig Jahre alt wird, sondern diesen Tag zusammen mit der Bevölkerung festlich begeht.

In dieser glücklichen Lage ist unser Wassersport-Club. Auch er ist ein wesentlicher Teil der menschlichen Gesellschaft unserer Stadt. Freilich stand er immer etwas im Schatten seines älteren Bruders, des doppelt so alten Pontonier-Fahrvereins. Das war für seine Mitglieder Grund, umso enger zusammenzustehen. Gerade dadurch hat er Zeit seines Bestehens einen wertvollen Beitrag zum Zusammenhalt der Einwohner geleistet. Er konnte zwar nie Mitglieder aus allen gesellschaftlichen Schichten der Stadt gewinnen, sondern war immer auf einen ganz bestimmten Bevölkerungsteil beschränkt. Auch das schmälerte aber den Zusammenhalt unter den Mitgliedern nicht, sondern förderte ihn im Gegenteil. Insofern war und ist der Wassersport-Club ebenfalls

ein gesellschaftlich integrierendes Element in unserer Stadt, an dessen geselliger und sportlicher Tätigkeit die Bevölkerung ebenso Anteil nimmt wie an denjenigen anderer Vereine.



# **Aller Anfang ist schwer**

## **Wasserfahren in Bremgarten**

In der Flusstadt Bremgarten war man seit jeher mit den zeitweise recht wilden Wassern der Reuss vertraut. Von den Anfängen der Stadt an fuhren ihre Einwohner mit Schiffen auf dem Fluss. Sie taten es vorwiegend zum Fang von Fischen, die einen wichtigen Platz auf dem Speisezettel einnahmen, zum dauernd nötigen Instandhalten der Holzbrücke und zur periodisch unerlässlichen Reparatur von Wuhren und Flussuferverbauungen. Dass man als Freizeitbeschäftigung mit Schiffen auf der Reuss fuhr, kam erst im letzten Jahrhundert auf. Von da an war es nur ein kleiner Schritt, seit Anfang dieses Jahrhunderts das Schiff-Fahren auch in den Dienst der körperlichen Ertüchtigung im Sinne des Wassersports zu stellen.

Seit der Mitte des letzten Jahrhunderts hat das Schiff-Fahren auf den Flüssen in unseren Landen auch militärische Bedeutung erhalten, als dank der technischen Entwicklung Flussläufe für Truppen keine unüberwindlichen Hindernisse mehr waren. Mit Hilfe von speziellen Genie-Truppen (Sappeure und Pontoniere) begann man, Flussübergänge auf Steg- und Schiffsbrücken und Fähren für das Übersetzen von Truppen aller Waffengattungen zu bauen. Das gab dem Wasserfahren auch von dieser Seite her Auftrieb, was 1883 in Bremgarten zur Gründung des Pontonier-Fahrvereins führte.

Bei dieser langen Tradition war es keine umwälzende Neuigkeit, dass vorwiegend junge Bremgarter sich vor fünfzig Jahren mit dem Gedanken zu befassen begannen, Wassersport zu treiben. Für sie stand das rein persönliche Vergnügen im Vordergrund. Ihnen schwebte darum auch eine freie, von militärischen Formen und Zwecken losgelöste Ausübung ihres Sports vor.

## Die Weltwirtschaftskrise der 30er Jahre

Es ist nicht überraschend, dass es gerade die Krisenzeit ab 1931 war, welche die Pläne für einen Verein reifen liess, der sich dem Wassersport widmet.

1931 und 1932 brach unsere Exportindustrie infolge des Zerfalls des Welthandels zusammen, und die Bautätigkeit ging fast ganz zurück. Von 1933 bis 1936 herrschte andauernd eine wirtschaftliche Krise, die im ganzen Land eine Notlage hervorrief. Seit 1931 gingen die Einkommen ständig zurück; insgesamt dürfte der Lohnabbau real 6 bis 10 Prozent betragen haben. Noch schwerer als der Rückgang der Löhne wog aber der Verlust von Arbeit und damit von Verdienst überhaupt. 1932 stieg die Zahl der Arbeitslosen auf 54 000 und erreichte 1936 mit 93 000 oder rund 5 Prozent der aktiven Bevölkerung den Höchststand.

Auch in Bremgarten waren viele und unter ihnen qualifizierte Berufsleute und eine grosse Zahl von Jungen lange Zeit ohne Arbeit. Ihre Höchstzahl betrug – bei rund 3000 Einwohnern – um die 200. Die Notstandsarbeiten der Stadt (Erneuerung der Kanalisationsleitungen im Stadtgebiet, Legen einer Wasserleitung zur neugefassten Trinkwasserquelle im Langenmoos am Hasenberg u.ä.) vermochten längst nicht allen jeden Tag Arbeit zu verschaffen. Viele verbrachten daher ihren Tag ohne Arbeitstätigkeit mit Nichtstun. Sie hatten also Zeit für eine andere sinnvolle Beschäftigung. Dazu waren aber die Möglichkeiten wegen der damals geringen Bedeutung der Dienstleistungen von heute noch sehr beschränkt. Eine davon war das Wasserfahren. Dafür benützte man die paar wenigen Weidlinge im Eigentum von Privaten, vor allem aber die dem Pontonier-Fahrverein zur Verfügung stehenden Schiffe aus den Geniedepots der Armee. So konnte man nicht nur sonntags, sondern auch werktags oberhalb und unterhalb der Holzbrücke Leute sehen, die zum Zeitvertreib einen Weidling flussaufwärts stachelten oder flussabwärts steuer-

ten und dabei auch Junge und Ältere als Passagiere mitfahren liessen.

Es mag nicht zuletzt auch diesen misslichen Zeitumständen zuzuschreiben sein, dass einzelne Männer in Bremgarten den Gedanken erwogen, einen Verein nur für Wassersport ins Leben zu rufen.

## Wie es zur Gründung kam

Laut Vereinsprotokoll kamen im Winter 1935/1936 – das Datum ist nicht angegeben; es dürfte aber anfangs 1936 gewesen sein – im Restaurant zum «Kreuz» in Zufikon zusammen: Heinrich Bürgisser, Paul Bachmann, Ernst Wirth, Josef Hartmann-Wyss, Hans Haller, Jean Roth und Emil Weber.

Die Initiative zu dieser Versammlung ging von **Heinrich Bürgisser** (1895 — 1958) aus, der im Frühjahr 1935 zum 2. Fahrchef des Pontonier-Fahrvereins Bremgarten gewählt worden war. Auch andere Versammlungsteilnehmer waren Mitglieder des Pontonier-Fahrvereins gewesen oder waren es zu diesem Zeitpunkt immer noch. Das war anscheinend auch der Grund dafür, dass man nicht in Bremgarten, sondern in Zufikon zusammenkam. Auf diese Weise wollte man einem raschen Bekanntwerden der Zusammenkunft und ihres Grundes und unliebsamen Auseinandersetzungen mit den Kameraden des Pontonier-Fahrvereins vorbeugen. Man fühlte sich zwar nicht als «Verschwörer», war sich aber natürlich bewusst, dass das Vorhaben vom Pontonier-Fahrverein nicht gerade als freundlicher Akt empfunden werden konnte.

Zweck der Zusammenkunft war es nämlich, darüber zu beraten, ob eine Wassersport-Sektion in Bremgarten neben dem Pontonier-Fahrverein bestehen könne. Diese Frage war natürlich berechtigt, unterschieden sich doch die Ziele der beiden Vereine nicht grundsätzlich voneinander. Der Beratung lag die tatsächliche



Feststellung zugrunde, dass es in Bremgarten viele Wassersportfreunde gebe, die sich nicht dem Pontonier-Fahrverein anschliessen wollten. Warum sie das nicht wollten, wird nicht ausdrücklich gesagt. Die Vermutung liegt aber nahe, es sei der Umstand gewesen, dass der Pontonier-Fahrverein stark von militärischen Gesichtspunkten geprägt sei. Dieser Grund entsprach dem damaligen Zeitgeist. Weite Kreise unserer Bevölkerung neigten in jenen Jahren, immer noch unter dem Eindruck der Schrecken und Leiden des Ersten Weltkrieges, zu pazifistischer Haltung und waren darum nicht gerade militärfreundlich gesinnt.

Die längere Beratung im «Kreuz» führte zum Schluss, die aufgeworfene Frage könne bejaht werden. Dementsprechend beschlossen die Teilnehmer, in einem späteren Zeitpunkt eine Wassersport-Sektion zu gründen und die Vorbereitungen dafür dem Initianten Heinrich Bürgisser zu überlassen. Anscheinend hat der auch sonst unternehmungsfreudige Heinrich Bürgisser sein Anliegen zielstrebig und unentwegt gefördert. Denn schon auf den 30. Mai 1936 konnte er zur

## **Gründungsversammlung**

in den Gasthof zum «Bären» (heute Schuhhaus Borner an der Marktgasse) einladen. Der Besuch dieser Versammlung entsprach allerdings keineswegs seinen Erwartungen. Es waren nämlich ausser ihm nur gerade vier Interessenten erschienen: Josef Hartmann-Wyss, Paul Bachmann, Emil Birchmeier und Ernst Wirth. Diese vier sind denn auch zusammen mit Heinrich Bürgisser die Gründer des Wassersport-Clubs.

Die schwache Beteiligung konnte aber Heinrich Bürgisser nicht beirren. Er setzte noch einmal Zweck und Ziel des Vorhabens eingehend auseinander. Offensichtlich fand er damit Verständnis, aber nicht mehr. Denn die Versammlung überlegte reiflich, beriet hin und her und beschloss schliesslich, «an eine

## Gründungs-Versammlung

Samstag den 30. Mai 1936

im Rest. 'Gärten' im Freizeitan.

Hingisser Hfch. eröffnet als Initiator um 9 Uhr die Versammlung. Er begrüsst die Anwesenden und bedankt sich für die Interessenten vorzufinden. Über Zweck und Ziel wird vom Leitenden näher Aufschluss erteilt. Nach eifriger Überlegung wird beschlossen, trotz der schwachen Beteiligung die Gründung zu vollziehen.

Zur Vervollständigung der Clubarbeiten wird vorläufig eine Kommission bestimmt aus folgenden Mitgliedern:

Als Obmann: Hfchmann Josef  
Als Finanzwart: Bachmann Paul  
Als Sachwalter: Hingisser Hfch.

Um gegen erste Auslagen geholfen zu sein legt Hingisser einen Beitrag von 5 fl., in die Kasse, die anderen Mitglieder folgen nach, so dass dem Finanzwart 7,00 fl. überlassen werden konnten.

Von einem Beitrag wird vorläufig abgesehen indem man von freiwilligen Spenden

eher mehr Einnahmen erhofft.

Hingisser erwähnt die Anwesenden herzlich: Schaffen und Werten für den Club.

Es wird beschlossen als Pflicht, dass zur nächsten Versammlung jeder Anwesende einen Kamerad als Heilsgast mitbringt.

Zur Förderung der Kameradschaft beschliesst der Club: als Gesellschafts- und Clubgruss:

Händedruck mit "Pohle Tschüß."

Um der Gründungspende Ausdruck zu geben wird von besonders Interessierten etwas Wasser gespendet.

Bei Pöhllichkeit und einigen Liedern unterhalten wir uns bis 12<sup>30</sup> Uhr wo man uns zum Abschied nehmen wahrte.

Geprinder:

Hingisser Hfch.  
Hfchmann Josef  
Bachmann Paul  
Rischmeier Emil  
Wiet Ernst

Der Obmann:

Jos. Heilmann - Wijn

Gründung heranzutreten». Zugleich wurde die Führung der Clubgeschäfte einer Kommission übertragen. Sie setzte sich zusammen aus:

Josef Hartmann-Wyss als Obmann,  
Paul Bachmann als Finanzverwalter,  
Heinrich Bürgisser als Sachwalter.

Schon bei dieser Gelegenheit war merkwürdigerweise von Statuten, die den Vereinszweck, die Organisation mit Befugnissen und Pflichten der Organe und die Finanzen hätten ordnen müssen, nicht die Rede.

Zur Bestreitung der kommenden Auslagen spendete Heinrich Bürgisser den für die damalige Zeit, aber auch für seine Verhältnisse namhaften Betrag von Fr. 5.—, und die übrigen Teilnehmer steuerten zusammen weitere Fr. 2.— bei, so dass die Kasse über einen Grundstock von Fr. 7.— verfügte. Statt einen Mitgliederbeitrag zu beschliessen, setzte man frohgemut die Hoffnung auf freiwillige Spenden von Gönnern, von denen man sich eher mehr Einnahmen versprach. Nachdem Bürgisser noch zu fleissigem Einsatz für den Club und zur Mitgliederwerbung aufgerufen hatte, wurde jedem Mitglied die Pflicht überbunden, eifrig Mitglieder zu werben und zur nächsten Versammlung mindestens ein neues Mitglied mitzubringen. Zur Förderung der Kameradschaft beschloss die Versammlung einen eigenartigen Club-Gruss. Danach sollten sich die Mitglieder fortan mit Handschlag und mit dem Zuspruch «Frohe Fahrt!» begrüessen. Ob der Brauch je üblich wurde und wie lange er anhielt, ist nicht bekannt.

Mit dieser Versammlung am 30. Mai 1936 war der Wassersport-Club Bremgarten aus der Taufe gehoben. Noch waren aber die Mitglieder im Zweifel, ob ihr neuer Verein Bestand haben werde. Der Zweifel wich einer grösseren Zuversicht, als an der Versammlung am 20. Juni 1936, also nur drei Wochen nach der Gründungsversammlung, gleich acht neue, meist jüngere Mitglieder aufgenommen werden konnten. Unter ihnen befand sich der



Vater und Sohn August Stutz in Aktion, Riburg (1948)

eigenwillige **Josef Abt** (1891 — 1964), der von 1914 bis 1934 im Vorstand des Pontonier-Fahrvereins eine führende Rolle gespielt hatte. Als Präsident des Pontonier-Fahrvereins war er mitten in dessen Versammlung am 30. August 1934, vertäubt und verärgert, aus dem Verein ausgetreten. Wie es sich so oft unter Menschen ereignet, hatten sich die Gemüter wegen einer Meinungsverschiedenheit über eine im Grunde belanglose Sache (Ziel und Route einer Vereinsreise ins Elsass) über Gebühr erhitzt. Anschliessend bemühte sich Abt um die Gründung eines zweiten Pontonier-Fahrvereins, für den er Mitglieder aus dem bestehenden Verein zu gewinnen suchte. Dieser Plan scheiterte am Widerstand des Zentralvorstandes des Schweizerischen Pontonier-Fahrvereins. Darum trat nun Abt, der möglicherweise sogar der geistige Vater der Initiative von Heinrich Bürgisser war, dem neuen Wasser-

sport-Club bei. Dieser nahm ihn wegen seiner allseits anerkannten Tüchtigkeit in allem, was das Wasserfahren betraf, und wegen seines rückhaltlosen Einsatzes für «seinen» Verein noch so gerne auf.

Da die Mitgliederzahl nun auf 13 angewachsen war, hielt man auch die Wahl eines eigentlichen Vorstandes für angezeigt. Noch immer sprach aber niemand von Statuten. Vielmehr gab man einem pragmatischen Vorgehen den Vorzug, indem man die unerlässliche Ordnung des Vereins von Fall zu Fall beschloss. Der neu gewählte Vorstand beschränkte sich nur gerade auf die Hauptchargen von Präsident, Aktuar und Kassier. Nachdem Heinrich Bürgisser die Trennung vom Pontonier-Fahrverein formell und in aller Öffentlichkeit vollzogen hatte, stand auch nichts mehr im Wege, dass der Hauptgründer des Wassersport-Clubs, dem am meisten Verdienste um die Entstehung des neuen Vereins zukamen, der erste Präsident wurde. Die Versammlung befasste sich auch mit der Anschaffung des Club-Tenüs, das sich von demjenigen des Pontonier-Fahrvereins wenigstens in den Farben deutlich unterscheiden sollte. Für die Wasserfahrer bestand es aus blauer Hose mit schwarzer Leibschärpe und aus einem weissen Leibchen, für die Schwimmer aus schwarzer Hose mit weissen Streifen. Ferner beschloss sie ein eigenes Club-Abzeichen.

Da das Schwimmen zu den Vereinszielen gehörte, wurde Josef Hartmann-Wyss zum ersten Schwimmleiter gewählt.

Interessant ist, dass die ersten Mitglieder des Wassersport-Clubs, im Unterschied von denjenigen des Pontonier-Fahrvereins, fast ausschliesslich der Gesellschaftsschicht der Arbeiter und der wenig begüterten Bevölkerungskreise angehörten. Leute in zivilen Kaderstellungen und selbständig Erwerbende fehlten ebenso wie Unteroffiziere und Offiziere. Diese Rekrutierungsbasis und die Begleitumstände der Gründung des neuen Vereins verhalfen ihm nicht auf Anhieb zu grossem gesellschaftlichem Ansehen. Vielmehr stand er etwas im Zwielficht. Er galt anfänglich und noch für längere Zeit in den Augen einer weitem Öffentlichkeit, und

objektiv natürlich durchaus zu Unrecht, als so etwas wie ein uneheliches Kind.

## Die Vereinstätigkeit läuft an

Die Aufnahme der Vereinstätigkeit, die Beschaffung von Schiffen, Geräten und Material aller Art brachte für alle Arbeit in Hülle und Fülle. Die Vereinsversammlungen folgten sich darum in kurzen Abständen. Bis Ende 1936 fanden nicht weniger als zehn Versammlungen statt, in denen die nötigen Massnahmen und Vorkehren zu beraten und zu beschliessen waren. Daneben kam der Vorstand zu sechs Sitzungen zusammen. Die Vorstandsmitglieder mussten ihre ganze Freizeit den Vereinsaufgaben widmen. Dies blieb auch in den folgenden Jahren so.

Ein erstes wichtiges Geschäft war natürlich die **Anschaffung von Schiffen und Geschirr** (Ruder und Stachel). Im Gegensatz zum Pontonier-Fahrverein konnte der Wassersport-Club, der ja im Anfang noch keine Jungfahrer für die Einteilung als Militär-Pontoniere ausbildete, keine Schiffe aus dem Genie-Depot der Armee erhalten. Er entschloss sich daher, selbst Weidlinge – dem sportlichen Zweck des Vereins entsprach dieser leichtere Schiffstyp – zu bauen. Das für den ersten Weidling nötige Holz kaufte er, da die Firma Edmund Schedle kein geeignetes hatte, bei der Sagerei Gottfried Notter (heute AEW-Lager beim Gasthof zur «Waage»).

Der **Schiffsbau** wurde an unbekanntem Ort sofort an die Hand genommen. Später wurde er zum Restaurant «Auerhahn» (später «Reussstübli», heute «Hühnerstall») verlegt. Bis Ende 1936 war ein Weidling fertig gebaut; anschliessend sollten zwei weitere und später noch ein vierter gebaut werden.

Erst an der Versammlung vom 10. Oktober 1936 stellte ein Mitglied den Antrag, es sollten **Statuten** aufgesetzt werden. In der Tat legte darauf der Vorstand der Versammlung am 13. März



Durchfahrt durch den Fällbaum (1963)

1937 nicht nur Statuten, sondern auch ein **Fahr- und Arbeitsreglement** zur Genehmigung vor. Dieses wurde gemäss Entwurf gutgeheissen, wogegen am Statutenentwurf kleine Änderungen angebracht wurden. Leider sind die ersten Statuten nicht erhalten. Man darf aber annehmen, dass sie den Vereinszweck nicht wesentlich anders umschrieben, als er in den heute geltenden Statuten vom 19. Dezember 1975 festgehalten ist. Nach diesen zählen zum Vereinszweck:

- die Ausbildung im Wasserfahren
- die Vorausbildung der Jungfahrer für die Genie-Waffe
- Teilnahme an und Veranstaltung von Wettfahrten
- Teilnahme an Rettungsschwimmer- und Samariterkursen
- Förderung des Wassersports im allgemeinen
- Durchführung von Flussfahrten (Talfahrten)

- Hilfe bei Unglücksfällen auf dem Wasser sowie bei Wassernot
- Pflege der Kameradschaft und freundschaftlicher Beziehungen

Die ersten Statuten erfuhren am 14. Januar 1950 einige Änderungen, die aber nicht von grundsätzlicher Bedeutung waren.

Der vom Vorstand vorbereitete **Beitritt zum «Verband der Schweizerischen Wasserfahr-Vereine»** wurde von der Vereinsversammlung am 24. April 1937 beschlossen. Am 28. August 1942 beschloss die Versammlung aus momentaner Verärgerung zwar den Austritt, den aber schon die Versammlung vom 27. Februar 1943 widerrief.

Bereits im Frühsommer 1937 wurde **Josef Abt** (1891 — 1964) wegen seiner unbestrittenen Verdienste um das Wasserfahren in Bremgarten als **erstes Ehrenmitglied** aufgenommen, obwohl dieser zu Recht einwendete, diese Ehre komme ihm nicht zu, da er ja für den Wassersport-Club noch nichts geleistet habe.



Besprechung für Depotbau 1956.

Von links nach rechts: Ehrenpräsident Josef Abt, Albert Staubli, Alphons Seiler, Jakob Müller, Otto Birchmeier



Auf Anregungen aus dem Mitgliederkreis hin trat der erste **Vorstand** schon an der Versammlung am 18. Juli 1936 zurück, um eine Neuwahl zu ermöglichen, da nun der Vorstand um Vizepräsident und Beisitzer erweitert wurde. Präsident blieb indessen Heinrich Bürgisser. Anstelle des zum Vizepräsidenten gewählten Josef Hartmann-Wyss wurde Karl Senn als Schwimmleiter berufen. Schon Ende August kam es zu neuen Änderungen im Vorstand, da der Aktuar wegen Wegzuges aus Bremgarten ersetzt werden musste. Der Neugewählte verliess seinen Posten aber schon im Oktober, weil er die Protokolle nicht geführt hatte.

Die Versammlung vom 18. Juli 1936 legte nun auch monatliche **Mitgliederbeiträge** von Fr. 1.— (Lehrlinge Fr. —.50) fest. Um die nötigen finanziellen Mittel rascher zu beschaffen – noch zahlte nämlich der Präsident einzelne kleinere Anschaffungen aus der eigenen Tasche –, beantragte der um Einfälle nie verlegene Präsident, es seien Aktien im Wert von Fr. 5.— auszugeben, die später ohne Zins zurückbezahlt würden. Das Protokoll vermerkt nicht, ob dem Antrag zugestimmt wurde. Zugleich beschloss man eine Disziplinarordnung: wer drei Versammlungen unentschuldig fernbleibt und die darauf gesetzten Bussen nicht bezahlt, wird als Mitglied ausgeschlossen.

## **Widriges macht zu schaffen**

Wie nicht anders zu erwarten war, gaben die Gründung des Wassersport-Clubs und die ihm vorangegangenen Wirbel im Pontonier-Fahrverein in der Stadt zu reden. Das Gerede gipfelte darin, es habe auch ein Mitglied des Stadtrates im Gasthof zur «Waage», dem Vereinslokal des Pontonier-Fahrvereins, den Wassersport-Club öffentlich kritisiert. Dem Gerede war Vorschub geleistet worden, indem Mitglieder aus dem Geschehen im Club plauderten. Der Präsident mahnte daher bei mehreren Gelegenheiten die Mitglieder, damit Schluss zu machen. Im übrigen nahm er

als einer, der seiner Sache sicher ist, die Äusserungen in der Öffentlichkeit gelassen hin. Er meinte, das Geschwätz sei «nicht tragisch zu nehmen» und die Urheber «mit Verachtung zu strafen». Dennoch blieb die Zusammenarbeit unter den Mitgliedern wenig zufriedenstellend; Ordnung und Zuverlässigkeit waren mangelhaft. Es wurden darum schon im Sommer 1936 zwei unbotmässige Mitglieder ausgeschlossen. Die Verhältnisse besserten sich jedoch auch so nicht sofort. Zu einer Vorstandssitzung kam nur gerade der Präsident. Die von ihm ohne Verzug einberufene ausserordentliche Mitgliederversammlung beschloss strenge Massnahmen gegen Fehlbare.

Die **Eintracht im Verein** liess aber weiterhin sehr zu wünschen übrig. Im Sommer 1937 mussten vier Mitglieder ausgeschlossen werden; diesen Verlusten standen erfreulicherweise mehrere Eintritte gegenüber. Die mangelnde Einigkeit und die ständigen unbegründeten Kritikastereien beschworen schliesslich im August 1937 eine ernste Krise herauf. Dem rührigen und unermüdlich tätigen Präsidenten Heinrich Bürgisser platzte die Geduld und er erklärte schriftlich seinen Austritt. Auf Zureden der Vorstandskollegen liess er sich aber umstimmen und blieb. Trotz der nicht durchwegs erfreulichen Stimmung unter seinen Mitgliedern zog der Wassersport-Club doch immer wieder Mitglieder des Pontonier-Fahrvereins an. Sein Vorstand hielt sich dabei aber wohlweislich zurück; Aufnahmen von Pontonieren erfolgten denn auch nur zögernd und nur von Fall zu Fall.

Ein leidiges Thema der Vorstandssitzungen und Versammlungen war in den ersten Jahren auch das **Kassa- und Rechnungswesen**. Lange Zeit gelang es nicht, dieses in Ordnung zu halten, was ja umso wichtiger gewesen wäre, als man finanziell in engen Hosen steckte. In einem Fall kam es sogar zur Veruntreuung von Vereinsgeldern, was ein Strafverfahren und die Verurteilung des Fehlbaren zu 14 Tagen Gefängnis bedingt nach sich zog. Hauptursache des Missstandes waren aber nicht Unehrlichkeit, sondern mangelnde Sachkenntnisse der zum Kassier

gewählten Mitglieder. Diesen machten freilich der wegen der damaligen misslichen Wirtschaftsverhältnisse schleppende Eingang der Mitgliederbeiträge und Säumnisse beim Einzug der Beiträge der Passivmitglieder die Aufgabe zusätzlich schwer. Eine Lösung war natürlich der wiederholte Wechsel im Kassieramt auch nicht, obwohl er unter den gegebenen persönlichen Verhältnissen einfach nicht vermeidbar war. Indessen reifte langsam die Einsicht, dass der Club unter seinen verhältnismässig wenigen Mitgliedern – die Zahl 12 wurde in den Anfängen nie überschritten – zu wenig Leute mit Kenntnissen und Erfahrung in den administrativen Geschäften besass. Das führte zu einem einmaligen und radikalen Vorschlag für eine **grundlegende Reorganisation**. Grundidee war die personelle Trennung der Administration von den Aufgaben im Wasserfahren. Entsprechend sah man einen Vorstand aus dafür geeigneten aussenstehenden Freunden des Clubs, die als Freimitglieder aufgenommen wurden, und eine Technische Kommission vor. Am 18. Juni 1938 war es so weit, dass die Vereinsversammlung über diese aussergewöhnliche Organisation beschliessen konnte. Der Vorstand wurde bis auf den Fahrchef aus Leuten, die keine Wasserfahrer waren, vollständig neu bestellt. In die neue Technische Kommission wurden neben dem Club-Präsidenten aus dem Kreise der Wasserfahrer erstmals gewählt:

als Leiter	Heinrich Bürgisser
als Mitglieder	Ernst Wirth
	Emil Birchmeier
	Hans Haller
	Hans Gassenschmid

Die entsprechende Änderung der Statuten wurde ohne Einwendungen ebenfalls beschlossen. Damit hätte die Grundlage für die weitere gedeihliche Entwicklung des Clubs geschaffen sein sollen.



Briefmarke des Pont Bat 3 im Aktivdienst in Bremgarten

Die Zusammensetzung von Vorstand und Technischer Kommission änderte sich aber schon knapp drei Monate später wieder. Sie wurden in der Versammlung vom 3. September 1938 vorgenommen. Indessen bewährte sich die neue Organisation überhaupt nicht, weil massgebende Vorstandsmitglieder ihren Aufgaben nur ungenügend nachkamen. Die Generalversammlung vom 5. Februar 1939 legte darum Vorstand und Technische Kommission zusammen und wählte als Präsidenten wiederum Heinrich Bürgisser.

Der **Ausbruch des Zweiten Weltkriegs** (1939 — 1945) und die dadurch in der Bevölkerung allgemein entstandene gedrückte Stimmung bewirkten im Wassersport-Club zunächst, dass die Mitglieder enger zusammenrückten und mehr Disziplin hielten. Das gab dem Präsidenten an der Generalversammlung vom 21. Januar 1940 Anlass zur Feststellung, der Verein stehe jetzt «gewappneter da als je», und die Blütezeit des Clubs könne nun beginnen. Und in seinem Jahresbericht stellte der Präsident mit einem gewissen Stolz fest: «Pontoniere zur Armee stellt der Club 4». Andererseits wurde die Vereinstätigkeit durch die häufige und monatelange Abwesenheit einer grossen Zahl von Mitgliedern im Aktivdienst sehr beeinträchtigt. Die Folge war eine starke Verminderung der Fahrübungen und sonstigen Anlässe. Schwere wog, dass unter diesen Umständen auch der persönliche Zusammenhalt unter den Mitgliedern und deren Interesse am

Verein schwanden. In den Jahren 1941 und 1942 folgten sich kurz aufeinander nicht nur Wechsel in den Vorstandschargen, sondern auch im Mitgliederbestand. Dazu kamen noch persönliche Reibereien. Im Herbst 1942 wusste man sich nur noch damit zu helfen, dass man das Ehrenmitglied **Josef Abt** (1891 — 1964) zum Ehrenpräsidenten und «in allen Teilen vollberechtigten Clubleiter» berief. Der anfangs 1942 erkrankte Präsident Heinrich Bürgisser war auf die Generalversammlung am 7. Februar 1942 zurückgetreten, sprang aber schon in der Versammlung vom 16. Mai 1942 als Aktuar und Kassier wieder in die Lücken. Anfangs 1943 resignierte er jedoch endgültig. Im Protokoll wurde sein Abtreten mit keinem Wort erwähnt, geschweige denn seine wirklich grossen Verdienste um den Verein gewürdigt. Das verwundert doch sehr, war er es doch, der bei den nicht seltenen Meinungsverschiedenheiten immer wieder versöhnlich einwirkte und unaufhörlich neue Ideen entwickelte, wie der Verein erstarke und mehr Ansehen gewinnen könnte. Es scheint, als ob er in den Anfängen als einziger ständig ein klares Ziel vor Augen gehabt hätte. Dass er schliesslich doch aufgab, mag anzeigen, dass er durch die fortwährend neu aufflackernden Zwiste, aber auch durch die mangelnde Disziplin und das Missachten der Clubinteressen am Schluss müde geworden war. Er schied aber nicht im Zorn von «seinem» Verein, wenn er auch für naive Intriganten böse Worte brauchte und damit zu erkennen gab, dass er ihnen nicht verzeihen konnte, dass sie den Vereinszielen keine persönlichen Opfer brachten, wie er es ihnen vom ersten Tag an vorgelebt hatte.

Dass im neuen Verein noch lange Unruhe herrschte, zeigt sich in manchem eher nebensächlichen Geschäft. Die Versammlung vom 18. Juli 1938 bestimmte das Restaurant «Auerhahn» (heute «Hühnerstall») als **Clublokal**. Dieses wurde aber schon im September 1938 ins Restaurant «Rathaus» und von diesem im Laufe des Jahres 1939 ins Restaurant «Sonnengut» an der Zürcherstrasse (1984 abgebrochen) verlegt. Auch der **Club-Gruss**

wurde schon Ende Juli 1937 geändert: statt «Frohe Fahrt!» lautete seither der Zuspruch «Ahoi!».

Von einer **Vereinsfahne** wurde 1940 erstmals gesprochen, als ein Mitglied anregte, der Vorstand solle sich mit der Anschaffung einer Fahne befassen. Dies muss bald darauf auch geschehen sein; aus dem Protokoll geht aber der Zeitpunkt nicht hervor. Sie wurde von einem Mitglied selber gemacht. Das Tuch war jedoch nicht wetterbeständig, weshalb sie bald unansehnlich wurde.

Gottfried Keller erklärte sich in der Folge bereit, eine neue Fahne herzustellen, welche alsdann im Februar 1957 im Stammlokal «Sonnengut» in bescheidenem Rahmen eingeweiht wurde.



Das neue Vereinsbanner 1957.

Von links nach rechts: stehend: Jakob Müller, Gottfried Keller; sitzend: Franz Theiler, Alphons Seiler, Präsident Josef Abt, August Stutz, Otto Birchmeier

# Die Entwicklung des Clubs bis heute

## Gute und weniger gute Zeiten

Nach dem Zweiten Weltkrieg setzte 1946 im Wassersport-Club ein erfreulicher Aufschwung ein. Die Zahl der Mitglieder aller Kategorien (Aktiv-, Frei- und Ehrenmitglieder und Jungfahrer), die von 32 im Jahre 1941 auf 13 im Jahre 1945 zurückgegangen war, stieg langsam wieder an, und die Fahrübungen und sonstigen Vereinsanlässe vermehrten sich stark. Anfangs der 1950er Jahre wendete sich aber das Blatt. 1955 kam es zu einer ernstesten **Gefährdung des Weiterbestands**. Die Zahl der Mitglieder war arg zusammengesmolzen, und sowohl der interne Vereinsbetrieb als auch die Teilnahme an auswärtigen Wettfahrten waren kaum mehr der Rede wert. Die Lage war echt bedrohlich. Zu den Vereinsversammlungen erschienen in der Regel bloss noch etwa sechs Mitglieder, also nur ungefähr die Hälfte, die erst noch mehrheitlich dem Vorstand angehörte. Man sah sich sogar veranlasst, vom bedenklichen Zustand des Clubs dem Vorstand des schweizerischen Verbandes Kenntnis zu geben. Entsprechend wählte die Generalversammlung vom 3. März 1956 einen nur dreiköpfigen Vorstand, der lediglich aus Präsident, Aktuar und Kassier bestand. Als Krisenmanager sprang der Ehrenpräsident Josef Abt ein, der trotz seinen 65 Jahren auch noch als Fahrchef amtete. Bei dieser Ordnung blieb es auch im folgenden Jahr.

Jede solche Krise in einem Verein stellt auch eine Chance dar, eine Chance nämlich zum Bessermachen in einem neuen Anlauf. Der Club nutzte sie mit grossem Geschick. Von 1958 an begann ein **neuer Aufschwung**, und die Zahl der Aktivmitglieder stieg wieder. Das erlaubte auch, von neuem eine regere Vereinstätigkeit zu entfalten. Besonders ab 1960 nahm der



Vereinssignete

Vereinsbetrieb vorher nie gekannte Ausmasse an. Die Zahl der Fahrübungen, der Teilnahmen an auswärtigen Wettfahren und geselliger Vereinsanlässe erreichte Rekordwerte. Damit wuchs das Selbstbewusstsein im Club, der immer mehr Wert darauf legte, von der Öffentlichkeit beachtet zu werden. Dies schlug sich nicht nur in häufigen Zeitungsberichten über die Vereinstätigkeit nieder, sondern zeigte sich auch darin, dass 1968 jedes Mitglied ein Stecknadel-Vereinssignet erhielt, an dem jedermann das Mitglied des Wassersport-Clubs Bremgarten erkennen konnte. Aus diesem gesteigerten Selbstbewusstsein heraus schenkte der Club auch dem äusseren Auftreten mehr Beachtung. Das **Vereinstenü** gab darum während Jahren zu reden. Jede einmal getroffene Lösung vermochte nicht lange zu befriedigen. Man blieb schliesslich bei Militärhose, weissem Leibchen und blauem Hemd. 1966, 1975 und 1986 erhielt zudem jedes Mitglied einen schmucken Trainingsanzug und ein Leibchen mit aufgenähtem Vereinssignet. Zudem legte man Wert darauf, Leute des öffentlichen Lebens zu seinen Mitgliedern zu zählen. So wurde an der Generalversammlung vom 28. November 1969 der damalige katholische Stadtpfarrer Josef Koller, der dem Tauchsport huldigte und Gönner des Wassersport-Clubs war, als Freimitglied in den Verein aufgenommen.



Die erfreuliche Entwicklung zeigt sich darin, dass Ende der 1960er Jahre insbesondere die als Rettungsschwimmer ausgebildeten Mitglieder Kurse besuchten, die der Samariterverein Bremgarten veranstaltete, und dass der Club 1978 mit 23 Aktivmitgliedern den höchsten Bestand in seiner Geschichte verzeichnen konnte.

Trotz der damals obwaltenden Schwierigkeiten wurde 1957 eine **neue Fahne** angeschafft, was vor allem den Bemühungen des langjährigen Vorstandsmitglieds Gottfried Keller zu verdanken war. Den zugehörigen Kasten schenkte der «Bären»-Wirt Wullschleger. Diese Fahne wurde 1973 durch eine neue ersetzt, die ein Jahr darauf auch einen neuen Kasten erhielt.

Da 1956 der Wirt des **Vereinslokals** zum «Sonnengut», Franz Theiler, der dem Club diente, wo er konnte, und diesem gegenüber stets eine offene Hand hatte, nach Zürich umzog, wurde die Verlegung des Vereinslokals in Erwägung gezogen. Es wurde in der Tat 1957 in den Gasthof zum «Adler», im Jahr darauf in den Gasthof zum «Bären» (heute Schuhhaus Borner) und nach dessen Schliessung ab 1. April 1964 wieder in den Gasthof zum «Adler» verlegt. Ab 1964 verlor allerdings das Vereinslokal als Ort der Vorstandssitzungen und Vereinsversammlungen an Bedeutung, da diese Organe immer häufiger im Depot des Clubs zusammenkamen.

Im Frühjahr 1949 war zum ersten Mal die Rede von der Gründung eines **Aargauischen Kantonal-Verbandes der Wassersportvereine**. Sein Hauptzweck war in jener Zeit das Erhältlichmachen von kantonalen Subventionen. Der Verband wurde kurz darauf in Brugg gegründet. Seinem ersten Vorstand gehörte auch der Clubpräsident Josef Abt an, der noch während mehrerer Jahre in diesem Gremium diente.

Der Initiative des Bremgarter Clubpräsidenten und Vorstandsmitglied des schweizerischen Verbandes Alphons Seiler war es zuzuschreiben, dass der Verband der Schweizerischen Wasserfahr-Vereine 1971 zu seinem 50jährigen Jubiläum zu einer Zentralfahne kam, wie sie alle eidgenössischen Verbände seit jeher

besitzen. Da Seiler den Antrag dafür gestellt hatte, wurde er zum Präsidenten der Kommission ernannt, welche die nötigen umfangreichen Vorarbeiten zu leisten hatte.

Dank dem regen Mitmachen im aargauischen und schweizerischen Verband – der Präsident des Clubs war in der Regel auch Vorstandsmitglied des Kantonal-Verbandes – entstanden enge Beziehungen zu den andern Verbandsvereinen. Im Vordergrund standen aber die beiden Vereine in Zürich (Nautischer Club und Limmat-Club), zu denen besonders enge persönliche Bande geknüpft wurden. Das war auch der Grund für die ganz seltene Besonderheit, dass einem ganzen Verein die **Ehrenmitgliedschaft** zuerkannt wurde. Diese aussergewöhnliche Ehre widerfuhr dem **Limmat-Club Zürich** durch die ausserordentliche Generalversammlung vom 22. Juni 1973.

Als Anerkennung seiner sehr grossen Verdienste um den Wassersport-Club wählte die Generalversammlung vom 19. Dezember 1975 ihren langjährigen Präsidenten **Alphons Seiler** zum **Ehrenpräsidenten**. Er wurde damit in der Geschichte des Vereins der zweite, dem nach Josef Abt diese herausragende Ehrung zuteil wurde.

In der ausserordentlichen Generalversammlung am 14. November 1970 wurden **neue Statuten** vorläufig und am 19. Dezember 1975 definitiv gutgeheissen. Sie brachten neue organisatorische Bestimmungen und regelten Einzelheiten von mehr untergeordneter Bedeutung. Sie änderten aber nichts an der grundlegenden Bestimmung über den Vereinszweck.

Überblickt man die ersten fünfzig Jahre des Wassersport-Clubs Bremgarten, so ragen drei Namen aus dem Vereinsgeschehen heraus: Heinrich Bürgisser, Josef Abt und Alphons Seiler. Alle drei haben mit ihrem nimmermüden Einsatz und ihrem gewaltigen Arbeitspensum, aber auch mit ihrem Einfallsreichtum und ihrem Führungsgeschick die Geschichte des Clubs wesentlich bestimmt. Den beiden ersten verdankt der Club seine Entstehung, allen dreien aber zu einem grossen Teil sein Überleben. Josef Abt und

Alphons Seiler haben darum die Ernennung zu Ehrenpräsidenten vollauf verdient.

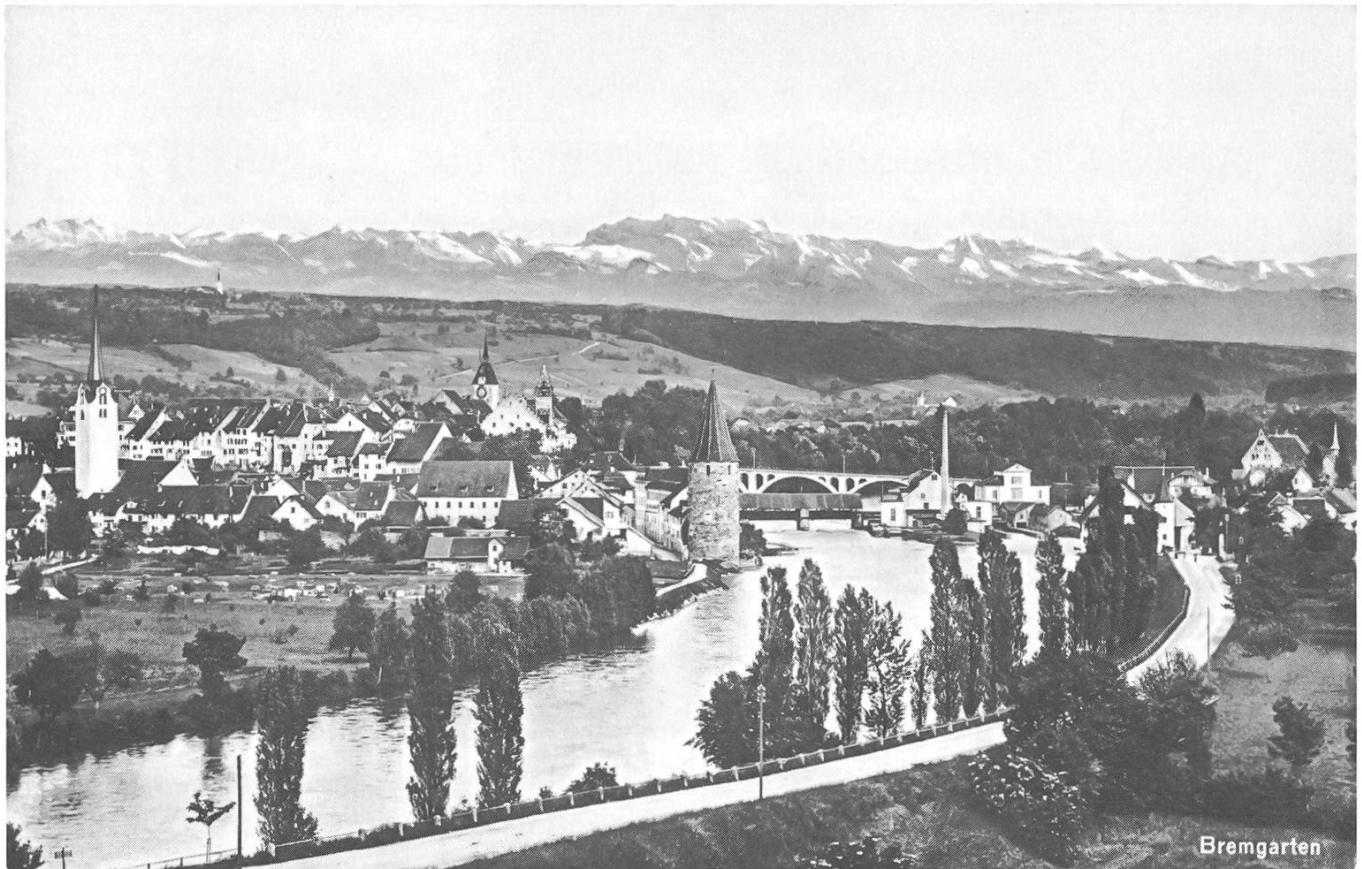
## **Verhältnis zum Pontonier-Fahrverein Bremgarten**

Obwohl das Verhältnis zwischen den beiden Vereinen aus naheliegenden Gründen anfänglich eher gespannt war, fand man sich nach und nach zu einem zwar distanzierten, aber freundlichen Nebeneinander. Wohl wurde das Verhältnis gelegentlich etwas getrübt, vor allem wenn Mitglieder vom einen zum anderen Verein übertraten. Zu eigentlichen Auseinandersetzungen kam es aber nicht. Der Pontonier-Fahrverein gewöhnte sich bald einmal daran, dass neben ihm ein zweiter Wasserfahrverein bestand, und von Seiten des Wassersport-Clubs bemühte man sich, dem Pontonier-Fahrverein keinen Anlass zu begründeten Klagen zu geben. Beidseitig gab man sich zudem Mühe, sich bei Anlässen und auf der Reuss nicht gegenseitig in die Quere zu kommen.

Äussere Zeichen eines entspannten Verhältnisses und eines gegenseitig guten Einvernehmens waren die Teilnahme des Pontonier-Fahrvereins am Jubiläums-Wettfahren des Wassersport-Clubs im Jahre 1961 und die Beteiligung des Wassersport-Clubs an Fahnenweihe und Wettfahren des Pontonier-Fahrvereins im Jahre 1969. Dazu gehört auch, dass der Club beim Eidgenössischen Pontonier-Wettfahren 1979 in Bremgarten den Rettungsdienst für die Wettkämpfer besorgte und damit einen wesentlichen Beitrag zum guten Gelingen dieses Grossanlasses leistete.

## **Fahrgebiet und Fahrübungen**

Als Übungsgebiet war im Anfang die Reuss unterhalb der Holzbrücke bevorzugt, da ja der Pontonier-Fahrverein für seine Fahrübungen die dafür ebenfalls gut geeignete Strecke oberhalb



Die Standard-Wettkampfstrecke unterhalb des Hexenturmes (Bremgarten um 1930)

der Eisenbahnbrücke benutzte. Im Frühjahr 1937 sah sich der Club aus unbekanntem Gründen veranlasst, das Fahren zwischen der Holzbrücke und dem Kanal der alten Papierfabrik an der Reussgasse zu verbieten.

Im Laufe der Jahre hielt der Club aber seine Fahrübungen bald da, bald dort ab. So wurden sie im Frühjahr 1939 auf den Flusslauf oberhalb der Eisenbahnbrücke verlegt, von wo man jedoch schon ab Juli auf die Strecke vom Ende des Kanals der Seidenfabrik in der «Risi», wo auch die Schiffe stationiert waren, in den «Kessel»-Reussbogen wechselte. Bald darauf übte man aber wieder oberhalb des «Fällbaums» und ab 1. Mai 1941 auf der Reuss zwischen Hexenturm und Hühnerfarm (bei der heutigen Militärbrücke).

Zählten die bisher erwähnten Flussstrecken seit jeher zu den für das Wasserfahren bevorzugten und anspruchsvollen Übungsgebieten, so benützte der Club vom Sommer 1942 an eine bis

dahin kaum je beanspruchte Flussstrecke. Weil man nämlich das Schiffsmaterial beim Restaurant «Frohburg» an der Eggenwilerstrasse untergebracht hatte, übte der Club auf dem geraden und wenig tiefen Stück der Reuss unterhalb der «Frohburg». Schliesslich kehrte man wieder auf den Flussabschnitt zwischen Hexenturm und Militärbrücke zurück und blieb fortan hier.

Das Wasserfahren wurde vom ersten Tag an fleissig geübt, wenn sich auch in den weniger guten Zeiten des Clubs die Zahl der Fahrübungen natürlich verminderte. Im Jahre 1938 fanden nicht weniger als 23 Fahrübungen statt, zu denen noch zwei halbtägige Fahrübungen kamen. Dies blieb auch in den folgenden Jahren etwa gleich. Einzig in den für den Club schwierigen 1950er Jahren ging die Zahl der Fahrübungen merklich zurück. 1953 kam man nur auf zehn Fahrübungen, die wie auch sonst etwa erst noch schlecht besucht waren, und 1956 sogar nur auf acht Übungen.

Anfänglich fanden die Fahrübungen nur am Mittwochabend statt. Von 1944 an übte der Club aber auch am Sonntagmorgen.

Da die **Ausbildung im Schwimmen** ebenfalls Vereinszweck war – obwohl die Bremgarter, wie es sich für Einwohner einer Flussstadt ja gehört, in der grossen Mehrzahl schon im schulpflichtigen Alter schwimmen lernten – hielt der Club von 1937 an Schwimmübungen am Sonntagmorgen in der alten Fluss-Badeanstalt oberhalb der Promenade ab.

Zu den Fahrübungen zählten auch die alljährlich durchgeführten **Schlüsselfahren**. An diesen mussten sich die jungen und die neuen Mitglieder des Clubs über ihr fahrtechnisches Können ausweisen. Wer den vereinsinternen Wettkampf erfolgreich abschloss, erhielt einen Schlüssel zu den Schiffen, die er dann auch ausserhalb der offiziellen Fahrübungen zu Fahrten benützen durfte.

## **Schiffsmaterial**

Schon Ende 1936 war der erste, durch die Mitglieder selbst gebaute Weidling einsatzbereit. An den vorgesehenen zwei

weiteren Weidlingen wurde mit unterschiedlich intensivem Einsatz gearbeitet. Dennoch war schon im Sommer 1937 der zweite Weidling fertiggestellt, obwohl die Beschaffung des dafür benötigten Holzes wegen der knappen finanziellen Mittel einiges Kopfzerbrechen verursachte. Aus diesem Grunde wurde der Beginn der Arbeiten am dritten Weidling bis zur Abtragung der Schulden für das zweite Schiff hinausgeschoben. Im Sommer 1938 war aber auch der dritte Weidling gebaut, und man ging an den Einkauf des Holzes für das vierte Schiff, das nach Plan bis im Frühjahr 1939 einsatzbereit sein sollte.

Eine Neuerung war der Beschluss der Vereinsversammlung vom 5. März 1940, die Schiffe mit den Namen der Mitglieder zu beschriften, die sich durch ihre Leistungen im Verein auszeichneten.

Als eine weitere Neuerung beschloss die Generalversammlung am 4. Februar 1945, den als Ersatz für ein nicht mehr brauchbares Schiff benötigten Weidling nicht mehr selbst zu bauen, sondern zum Preise von Fr. 405.— zu kaufen. Dabei blieb es seither, wobei man Ende der 1940er Jahre dem Schiffsbauer Waldmeier in Mumpf als Lieferanten den Vorzug gab. Statt die Schiffe in «Fronarbeit» selbst anzufertigen, was zusehends schwieriger wurde, weil die Mitglieder immer weniger gern selbst Hand anlegten, kaufte man lieber die Schiffe. Dieses Vorgehen fiel dem Club umso leichter, als er für diesen Zweck auf Subventionen aus dem Sporttoto-Fonds des Kantons Aargau rechnen konnte. Die erste solche Subvention konnte er anfangs 1951 in Empfang nehmen.

Ein besonderes Geschenk in Form eines Weidlings erhielt der Club 1958 vom befreundeten Wasserfahrverein Horburg Basel.

Die häufige Benützung der Schiffe unterwarf diese einem raschen Verschleiss. Sie mussten innert verhältnismässig wenigen Jahren durch neue ersetzt werden. 1973 und 1974 stand darum der Kauf eines Weidlings aus Kunststoff zur Diskussion. Man versprach sich von diesem neuen Werkstoff nicht nur ein kleineres

Gewicht des Schiffes, sondern auch eine längere Haltbarkeit. Ein Kunststoff-Weidling kostete damals die stolze Summe von Fr. 6500.—. Das war dem Club zu teuer. Er nahm vom Kauf dieses neuartigen Schiffstyps Abstand und entschied sich stattdessen für den Kauf von zwei Holz-Weidlingen zu je Fr. 2000.—.

1949 bekam der Club erstmals Schiffsmaterial aus dem Eidgenössischen Zeughaus Brugg. Er war damit dem Pontonier-Fahrverein gleichgestellt. Handelte es sich lange Zeit ausschliesslich um Weidlinge, so änderte sich dies 1977. In diesem Jahr wurden dem Verein aus den Armeebeständen neben einem Weidling drei (Fähren-)Boote zur Verfügung gestellt.

## Depot

Eine höchst wechselvolle Geschichte erlebten die Bemühungen um ein Depot. Ein solches war natürlich nötig, sobald das erste eigene Schiff und eigenes Geschirr vorhanden war. Über den Winter musste man das Schiff an einem trockenen Ort unterbringen können. Man benötigte ein Depot aber auch für den Bau der Schiffe, den man nicht im Freien ausführen konnte und wollte, zumal ja auch die benötigten Werkzeuge an einem sicheren Ort aufbewahrt werden mussten.

Von der Feststellung des Bedarfs für ein Depot bis zu seiner Deckung war aber ein langer Weg. Anfangs 1940 wurde der Bau eines Depots als dringlich erklärt, was man im Frühsommer 1943 bestätigte. Zur Finanzierung wurde damals die Idee der Zeichnung von Aktien zu Fr. 5.—, die schon früher einmal erwogen worden war, erneut aufgegriffen, aber nicht ausgeführt, wie auch der Bau des Depots selbst nicht vorankam.

Man musste notgedrungen zu Behelfslösungen Zuflucht nehmen und brachte das Schiffsmaterial einmal da und einmal dort unter, wie man auch den Platz für den Bau der Schiffe mehrmals zu wechseln gezwungen war. Im Spätsommer 1940 bot die Wirtin



Abbruch des Waschhauses für das Depot (1957)

des Gasthofs zur «Reussbrücke», Frau Olbrecht-Henggi, die Möglichkeit, Schiffe und Material im Magazin unter dem «Reussbrücke»-Saal zu versorgen. Als Gegenleistung wurde die «Reussbrücke» als Verkehrslokal des Clubs bestimmt. Ab 12. September 1942 stand ein Raum beim Restaurant zur «Frohburg» (Eggenwil) zur Verfügung. Ein Jahr später «landete» man aber wieder bei der «Reussbrücke». Bis Juni 1945 diente dann ein Raum in der Sägerei Gottfried Notter (heute AEW-Lager beim Gasthof zur «Waage»). Als dieser infolge Kündigung aufgegeben werden musste, beschloss die Vereinsversammlung am 15. September 1945, von der Armee einen Schopf zu kaufen, den man als Depot benutzen wollte. Die Sache zerschlug sich aber. Vom 1. November 1945 an befand sich daher das Depot in der Garage von Alphons Seiler senior in der Au.

Da man sich mit solchen Notlösungen auf die Dauer begreiflicherweise nicht begnügen konnte, war der Depotbau noch in den Jahren 1952 und 1953 ein ständiges Thema an Vorstandssitzungen und in Vereinsversammlungen. Dazu kam, dass auch der Standort sowohl im Verein als auch zwischen Verein und Stadtrat heftig umstritten war.



Die Verhandlungen darüber führte man aber trotz der Krise im Club weiter, auch ungeachtet der Tatsache, dass man nur noch ein Schiff besass, das in einer Halle auf dem Waffenplatzareal in der Au eingelagert war.

1952 waren die Verhandlungen mit dem Stadtrat damit abgeschlossen worden, dass dieser schriftlich zusicherte, dem Club ein Stück Land an der Reuss in der Au gegenüber dem Siechenhaus zur Verfügung zu stellen. Diese Abmachung wurde schlicht übersehen, als man 1956 der Eidgenossenschaft das Land in der Au für den Waffenplatz verkaufte. Es waren darum neue Verhandlungen mit dem Stadtrat und nun auch noch mit dem ersten Waffenplatzkommandanten, Oberst K. Weber, nötig, um das 1952 zugesicherte Areal als Pachtland zu erhalten. 1957 war dies erreicht zu einem Pachtzins von Fr. 10.— im Jahr, der seit 1979 Fr. 20.— beträgt. Der Bau des Depots konnte nun endlich beginnen. Seine Vollendung zog sich über das ganze Jahr 1958 hin und bis ins Jahr 1959 hinein. Der Ausbau des Depots dauerte bis 1962.

Das erste Depot war das Waschhaus einer Wohler Villa, das der Club von Abbruch-Roth in Jonen für Fr. 700.— hatte kaufen können unter der Bedingung, dass er das Waschhaus selbst abbreche. Da das Geld für den Kauf in der Clubkasse nicht vorhanden war, stellte es der spätere Ehrenpräsident Alphons Seiler als zinsloses Darlehen zur Verfügung. Denn eine so günstige Gelegenheit hätte sich nicht so bald wieder geboten. Auch floss dem Verein dafür ein Beitrag aus dem Sport-Toto-Fonds des Kantons Aargau zu.

Schon bald erwies sich der Raum als zu klein, um alles Material aufnehmen zu können. 1967 wurde darum auf der Südseite ein Vordach gebaut. Das ermöglichte, den Vorplatz während der Fahrsaison für verschiedene Arbeiten und bei kleineren Anlässen als Erweiterung der Depotwirtschaft zu benützen und im Winter einen wettersicheren Unterstand für die Schiffe zu haben.

Auch damit war aber die Raumnot auf die Dauer nicht behoben. Als 1974 zwei Weidlinge gekauft wurden, mussten sie auf dem Bauernhof Appenzeller in der Oberebene untergebracht werden. Man diskutierte darum während längerer Zeit über einen weiteren Anbau. Zu diesem Zweck beabsichtigte der Club den Kauf von zwei Militärbaracken, die in Ruswil im Luzerner Hinterland standen. Obwohl er sie schliesslich unentgeltlich hätte übernehmen können, verzichtete der Club darauf, weil die Baracken nicht in Elementbauweise gefertigt waren. Ihre solide Konstruktion hätte für Abbruch und Wiederaufbau zu viel Zeit beansprucht.

So beschloss man 1979 vorläufig einen einstöckigen Anbau mit einem Grundriss von 4 auf 5 Meter. Gemäss Vorschlag von Architekt Othmar Schaufelbühl entschied man sich schliesslich doch für einen Anbau, der wie der Altbau zweistöckig war. Damit war mehr Raum für das Material und für den Aufenthaltsraum gewonnen.

Während der Bau des ersten Depots (1957) keine Schulden hinterliess, war dies beim Anbau von 1979 nicht abzuwenden. Das wird aber übertönt durch die Freude und den Stolz, welche die Clubmitglieder über das empfinden, was sie mit viel Mühen erreichten und heute besitzen.

## Club-Wettfahren

Um das Können der Mitglieder unter sich zu messen, führte der Club seit 1938 **Schluss- oder Endfahren** durch. Damit war meistens ein gemütliches Absenden (Verlesen der Rangliste) mit einem Imbiss und genügend Tranksame verbunden. In den ersten Jahren und auch während des Zweiten Weltkriegs stand jeweils auch ein prächtig hergerichteter und mit praktischen Gegenständen reich versehener Gabentisch für die Wettkämpfer bereit. Mit wenigen Ausnahmen, zum Beispiel 1954, fanden die Endfahren

jedes Jahr statt. Sie stachelten den gesunden Ehrgeiz unter den Mitgliedern an, von denen jedes bestrebt war, besser zu fahren als das andere. Wer als Sieger die Rangliste anführte, fühlte sich als stolzer Clubmeister. Ohne Zweifel haben diese clubinternen Wettkämpfe nicht wenig zur Förderung in der Kunst des Wasserfahrens beigetragen.

Eine ähnliche Bedeutung haben die **Becher-Wettfahren**, die unmittelbar nach dem Zweiten Weltkrieg mehrere Jahre lang mit dem Nautischen Club Zürich abwechselungsweise in Zürich und Bremgarten ausgetragen wurden. Meistens gingen die Bremgarter als Sieger aus dem Wettkampf hervor und gewannen den Wanderbecher definitiv. In späteren Jahren kamen noch der Limmat-Club Zürich und der Wasserfahr-Verein Schlieren hinzu. Dieser Wettkampf findet alljährlich vor Beginn der Fahrsaison statt und hat vor allem den Zweck, den Trainingsstand der Fahrer zu messen, aber auch die kameradschaftlichen Beziehungen zu pflegen.

Da das Wasserfahren im Winter eingestellt ist, suchte man schon früh nach einer Möglichkeit, auch in der kalten Jahreszeit etwas zur körperlichen Ertüchtigung zu tun. Bald kam man auf die Idee, gymnastische Übungen durchzuführen. Für sie konnte man anfänglich die Turnhalle auf dem Sportplatz «Bärenmatte», später die Turnhalle beim Schulhaus «Isenlauf» benützen.

## **Tal- und Bergfahrten**

Es war naheliegend, dass der Wassersport-Club die beim Pontonier-Fahrverein seit langem üblichen und beliebten Talfahrten in sein Tätigkeitsprogramm aufnahm. Die erste Talfahrt führte am 29. August 1937 mit zwei Weidlingen und 13 Teilnehmern nach Mellingen. Die Fahrt ab Hexenturm dauerte von 13.00 bis 15.30 Uhr, die Halte in Sulz und Gnadenthal, wo der Durst gelöscht werden musste, eingerechnet.



Durchfahrt durch das Stauwehr Perlen (LU) 1964

Im Sommer 1939 machte der Club eine Talfahrt nach Sulz mit anschliessender Bergfahrt nach Bremgarten. Da anscheinend das Bergauf-Stacheln als zu anstrengend empfunden wurde, liest man später in den Protokollen nichts von einer Wiederholung dieser tatsächlich mühseligen und beschwerlichen Übung. Dagegen fanden fast regelmässig jedes Jahr Talfahrten statt, die nach Sulz, Mellingen oder Brugg führten. Nachdem auch der Wassersport-Club Schiffe aus den Armeebeständen erhielt (1949), war die Abgabe dieser Schiffe im Eidgenössischen Zeughaus Brugg am Ende einer Fahrsaison stets Anlass zu einer Talfahrt dorthin.

Von Zeit zu Zeit wagte man sich auch an Flussfahrten über grössere Strecken. Die erste führte am 18. August 1946 von Luzern nach Bremgarten. Da sie sehr gut verlaufen und in bester Erinnerung geblieben war, wiederholte man sie am 30. August 1964. Diesmal wurde sie zum denkwürdigen Ereignis. Infolge des

Hochwassers ergaben sich bei den Wehren von Rathausen und Perlen Schwierigkeiten. Beim Eintreffen der Schiffe waren nämlich die Wehre noch nicht geöffnet. Demzufolge bestand zwischen Oberwasser und Unterwasser ein grosser Höhenunterschied. Dieser wiederum bewirkte, dass sich die Schiffe bei der Durchfahrt trotz Wellenbrecher fast ganz mit Wasser füllten, so dass die Fahrtruppe und die Passagiere, die bei der Durchfahrt unbedingt dabei sein wollten, ganz durchnässt und zum Teil schwimmend wieder an Land kamen.

An Pfingsten 1947 startete der Club zur zweiten grösseren Talfahrt, diesmal nach Basel. Am ersten Tag fuhr man bis Mumpf, wo die dortigen Sportskameraden Abendessen und Nachtlager bereitgestellt hatten. Am zweiten Tag musste man nur noch die kurze Strecke bis Basel zurücklegen. Dort blieb dann genügend Zeit für eine Stadtbesichtigung unter der Führung der Kameraden vom Wasserfahrverein Horburg Basel. Mit diesem Verein pflegte der Wassersport-Club schon seit Jahren Kontakt. Als die Basler am 16. Mai 1937 eine Talfahrt auf der Reuss machten, wurden sie beim Durchfahren des «Fällbaums» vom Wassersport-Club mit Böllerschüssen begrüsst und nach der Landung beim Hexenturm noch persönlich willkommen geheissen. Anschliessend sass man im Gasthof zum «Engel» beisammen. Am späteren Nachmittag begleiteten schliesslich acht Bremgarter die Basler noch auf der Fahrt bis Mellingen.

Diese Begrüssung befreundeter Vereine, die auf der Reuss abwärts führen, war auch beim Pontonier-Fahrverein üblich. In der Regel holte man die Vereine beim Stauwehr des früheren Kraftwerks Emaus unterhalb des Klosters Hermetschwil ab und geleitete sie durch die wilden Wasser in der mit Nagelfluhblöcken übersäten Schlucht unterhalb des Restaurants «Bahnhof West» bis zur Eisenbahnbrücke oder bis zum Hexenturm.

Gelegentlich nahm der Club an der Talfahrt eines befreundeten Vereins teil, so an Pfingsten 1944 (28. und 29. Mai) an



Talfahrt Bremgarten – Stilli (1967)



Auf dem Inseli



Talfahrt Bremgarten–Stilli (1967)



Der Schläfer

derjenigen des Nautischen Clubs Zürich, die bei schönstem Frühlingswetter von Walenstadt nach Zürich führte. Im Jahr darauf waren ein paar Bremgarter dabei, als der Nautische Club Zürich eine Talfahrt von Zürich nach Stilli machte.

## Ausflüge

In den Jahren vor dem Zweiten Weltkrieg (1939), als im Vergleich zu heute noch ganz wenige Motorfahrzeuge die Strassen unsicher machten, war es üblich, dass Vereine zu Fuss einen Ausflug in die nähere oder fernere Umgebung unternahmen. Einen solchen Ausflug machte auch der Wassersport-Club am 7. Februar 1937. Allerdings dachte niemand an einen Fussmarsch. Vielmehr wurde ein Weidling, in dem die Ausflügler sassen, auf einen mit Tannästen, Röschen und Fähnchen dekorierten Brückenwagen geladen. Gezogen von einem Traktor, ging die Fahrt mit vierzehn Personen über Wohlen – Sarmenstorf das Seetal hinunter bis Lenzburg und über Wohlen zurück nach Bremgarten.

Lange Zeit machte der Club keinen Ausflug mehr. Dafür reiste man 1970 gleich ziemlich weit, nämlich auf den Gurnigel im Berner Oberland. Solche Vereinsreisen wurden vor allem zehn Jahre später beliebt. So reiste der Club am 5. Juli 1981 mit Bahn und Schiff in die Innerschweiz und am 25. September 1985 ins Zugerland.

In neuester Zeit kamen Ski-Wochenenden («Weekends!») auf. Von 1981 bis 1983 weilte man jeweilen in Sörenberg, 1985 dagegen in Bürglen (Uri).

Sowohl die Reisen wie die Ski-Wochenenden vereinigten immer viele Mitglieder mit ihren Angehörigen und förderten das gute Einvernehmen aller ganz wesentlich.

## Gesellige Anlässe

Die Pflege der Kameradschaft ist in jedem Verein ein wichtiges Anliegen. Neben der eigentlichen Vereinstätigkeit gleich welcher Art darf der menschliche Kontakt unter den Mitgliedern nicht zu kurz kommen. Gerade in den Anfängen musste der neue Verein unter seinen eigenen Zielen erst noch zusammenwachsen.

Obwohl sich die Mitglieder persönlich ja schon kannten, lag darum dem Club sehr viel daran, die Geselligkeit unter den Mitgliedern und ihren Angehörigen sowie mit Aussenstehenden zu fördern.

Schon am Ende des ersten Vereinsjahres veranstaltete der Club am 31. Dezember 1936 im Restaurant «Auerhahn» (heute «Hühnerstall») für seine Mitglieder und ihre Angehörigen einen **Silvester-Abend**, der immerhin 24 Personen vereinigte. An diesem Abend wurden nicht weniger als sechs kurze Lustspiele (Sketchs) zum besten gegeben. Sie alle waren durch den selbst mitspielenden Präsidenten Heinrich Bürgisser eingeübt worden und wurden von Mitgliedern gespielt. Ein Jahr später weitete der Club den Anlass auf Freunde in der Bevölkerung aus. Er führte im grossen Saal des Gasthofs zum «Engel» unter Mitwirkung der Dorfmusik-Kapelle der Stadtmusik und einer Tanzmusik-Kapelle eine Silvester-Unterhaltung durch, an der vier wieder vom Präsidenten Heinrich Bürgisser einstudierte Luststücke geboten wurden. Ihr folgte am 7. Januar 1939 im «Reussbrücke»-Saal eine gut besuchte **Abendunterhaltung** mit zwei Theaterstücken. Sie umfasste dieses Mal auch eine reichdotierte Tombola und bot Gelegenheit zum Tanz, der die vergnügte Gesellschaft bis zum frühen Morgen zusammenhielt.

Nach einem durch den Ausbruch des Zweiten Weltkriegs verursachten Unterbruch nahm der Wassersport-Club den üblich gewordenen Anlass wieder auf mit dem Unterhaltungsabend am 20. Februar 1942. Da er mit zahlreichem Besuch aus der Bevölkerung rechnete, verlegte er ihn wagemutig ins «Casino». Die Erwartungen wurden nicht enttäuscht, sollen doch an die 700 Personen teilgenommen haben. Nach der Theateraufführung spielte das damals schon sehr bekannte, später aber international berühmt gewordene Orchester Joe Schmid von Hägglingen zum Tanze auf.

Schon bald darauf kam aber diese Art von geselliger Unterhaltung dem Geschmack einer neuen Zeit entsprechend ausser Gebrauch.



An ihrer Stelle erfreuten sich die schon vor dem Zweiten Weltkrieg üblichen Anlässe während der guten Jahreszeit immer grösserer Beliebtheit unter der Bevölkerung. Am 18. Juni 1944 führte der Club beim Restaurant zur «Frohburg» an der Eggenwilerstrasse ein **Gartenfest** durch, das sehr gut besucht war und für die Vereinskasse einen ansehnlichen Gewinn abwarf. Der grosse Anklang im Publikum und der sehr erwünschte Gewinn für den Club liessen das Fest noch während vielen Jahren wiederholen. Bis 1948 war es immer beim Restaurant zur «Frohburg» und von 1949 bis 1954 in der Promenade vor dem Stadtschulhaus. In den 1960er Jahren wurde es in **«Sommer-nachtsfest»** umgetauft und neu auf dem Lindenplatz zwischen «Casino» und Bahndamm durchgeführt. Dasjenige von 1974 hatte ein unangenehmes Nachspiel. Weil am Reussufer über dem Wasser ein Fall-WC aufgestellt worden war, wurde der Verein wegen Gewässerverschmutzung zivil- und strafrechtlich belangt. Vor dem Friedensrichter ging es mit der Bezahlung einer Genugtuungssumme von Fr. 50.— ab, wogegen die Staatsanwaltschaft die Strafuntersuchung mangels strafrechtlich erheblichen Verschuldens einstellte. Durch den Regierungsrat wurde aber der verantwortliche Bauchef des Vereins mit Fr. 30.— gebüsst.

Dieser Anlass wurde 1977 durch den öffentlichen **Mai-Ball** im «Casino» abgelöst, der bis 1984 alljährlich stattfand und der Clubkasse jedesmal einen erklecklichen Zustupf brachte.

Mit der ganzen Bevölkerung in einen engeren Kontakt zu kommen, war dem Wassersport-Club schon von Anfang an ein grosses und wichtiges Anliegen. Vor allem ging es ihm darum, in der Bevölkerung mehr Beachtung und Anerkennung seiner Tätigkeit zu finden. Zu diesem Zweck veranstaltete er zusammen mit dem Kanu-Club Zürich bereits am 19. Juni 1937 im Saal des Gasthofs zur «Reussbrücke» eine Film-Vorführung, verbunden mit Unterhaltung und Tanz. Diesem Anlass wurde aber nicht der erhoffte Besuch zuteil.

Ein mehr besinnlicher Anlass war die Feier einer **Wald-Weihnacht**. Der Jungfahrer-Leiter Hans Stenz machte damit am 24. Dezember 1944 den Anfang im Wald am Pflanzerbach (Eggenwil). Sie wurde von den Jungfahrern auch in den folgenden Jahren gefeiert. Seit den 1960er Jahren wurde sie aber für alle Mitglieder durchgeführt.

Der Pflege der Geselligkeit diene und dient natürlich auch der Ausschank von Tranksame im Depot des Vereins in der Au. 1967 wurde erstmals ein **Depot-Wirt** gewählt, der nicht nur für Speise und Trank, sondern auch für die «wirtschaftspolizeiliche» Ordnung verantwortlich ist.

## **An grossen Wettkämpfen mit dabei**

In den ersten Jahren sah der Wassersport-Club begreiflicherweise noch davon ab, sich an grösseren Wettfahren mit andern Vereinen zu messen. Während des Zweiten Weltkriegs (1939 — 1945) war das erst recht verständlich, weil es wegen der häufigen Abwesenheit vieler Mitglieder im Aktivdienst an Mannschaften und Training fehlte. Dagegen beteiligte sich der Club recht oft an Freundschaftsfahren mit andern Vereinen, wie 1944 an einem solchen des Limmat-Clubs Zürich.

Zur Teilnahme an einem Eidgenössischen Weidlings-Wettfahren kam es erstmals am 28. und 29. Juli 1945 in Basel, das der Club mit mässigem Erfolg im 12. Rang beendigte. Nicht viel besser schnitt der Club an den folgenden Eidgenössischen Wettfahren ab, an denen er nie fehlte. Dabei schien er sich auf den 12. Rang sozusagen «abonniert» zu haben. Ein herausragender Erfolg war ihm dagegen am «Silbernen Weidling»-Wettfahren 1967 in Zürich beschieden. Hier konnte sich der Club im 3. Rang klassieren und damit das bis dahin beste je erreichte Resultat nach Hause bringen. 1969 war der Club am Eidgenössischen Weidlings-Wettfahren in



Eidgenössisches Wettfahren in Riburg (1948).

Von links nach rechts: stehend: Gottfried Keller, Paul Hungerbühler, Hans Stenz, Otto Birchmeier, Alphons Seiler, Josef Zubler, Josef Abt, Paul Wirth; kniend: Eugen Portmann, August Stutz jun., August Stutz sen., Willi Schlegel

Zürich dabei, das mit dem 100-Jahr-Jubiläum des Limmat-Clubs, des ältesten Wasserfahrvereins der Schweiz, verbunden war.

Neben den Eidgenössischen Wettfahren besuchte der Club auch zahlreiche National-Wettfahren, wo aber seine Mitglieder nie über mittlere Ränge vorstiessen.

## **Der Club als Organisator von Grossanlässen**

Besonders denkwürdig sind die Veranstaltungen, die zu organisieren und durchzuführen der Wassersport-Club die Ehre hatte.

An erster Stelle sind die Delegiertenversammlungen des «Verbandes Schweizerischer Wasserfahr-Vereine» zu erwähnen, die

am 11. März 1945, am 6. März 1966, am 10. Februar 1973 und am 1. März 1986 in Bremgarten stattfanden und in jeder Beziehung gelangen.

Den ersten grösseren Wettkampf organisierte der Verein mit dem Interkantonalen Weidlings-Wettfahren am 25./26. August 1951 unter dem OK-Präsidium von Stadtrat Arnold Belser. Auf der Bremgarter «Standard»-Wettkampfstrecke zwischen Hexenturm und Siechenhaus – auf ihr wurden 1939 und 1979 auch die Eidgenössischen Pontonier-Wettfahren ausgetragen – konkurrierten 12 Verbands-Vereine.

Der Anlass wiederholte sich mit 11 Verbands-Vereinen am 8./9. Juli 1961, als der Wassersport-Club sein 25jähriges Bestehen feierte. Dieses Mal stellte sich Stadtammann Dr. Eugen Meier als Präsident des Organisationskomitees zur Verfügung. Erfreulicherweise nahm dieser Wettkampf einen in allen Teilen wohl gelungenen Verlauf. Er war für den organisierenden Wassersport-



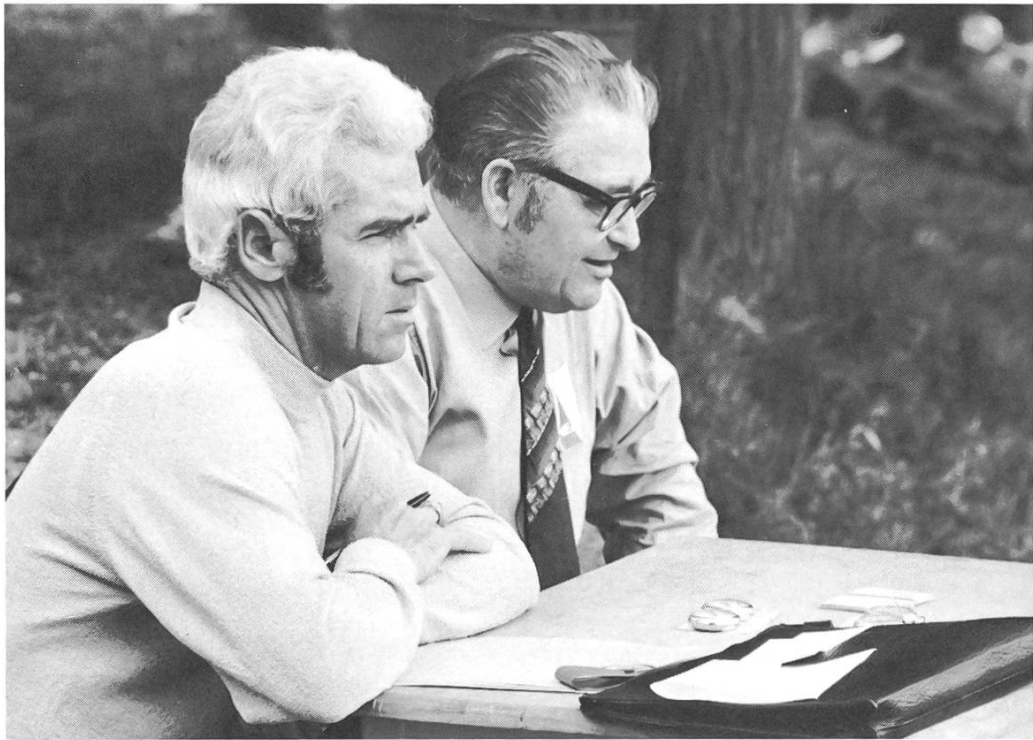
Regatta in Zürich (1963—1966)

Club ein Grosserfolg, der ihm bei Stadtrat und Bevölkerung viel Achtung und Anerkennung eintrug.

Es war nicht zuletzt diese Tatsache, die den Wassersport-Club ermunterte, für 1966, dem Jahr seines 30jährigen Bestehens, zum ersten Mal die Durchführung eines Eidgenössischen Weidlings-Wettfahrens zu übernehmen, an dem sich vom 24. bis 26. Juni 16 Verbands-Vereine beteiligten. Bei diesem Anlass musste die üblich gewordene Wettkampfstrecke verkürzt werden, weil zu dieser Zeit die Dückerleitung für die Kanalisation zwischen Hexenturm und Wällismühle in das Flussbett der Reuss eingebaut wurde. Der von Vize-Ammann Jakob Wetli und Alphons Seiler einwandfrei



Jubiläums-Wettfahren und Fahnenweihe (1973), OK-Präsident und Fahnenpate Albert Seiler sowie Fahnenpatin Theres Bischof



Kampfrichter am Becher-Wettfahren (1972) beim Nautischen Club Zürich:  
Alphons Seiler, Fritz Mellier (LCZ)

organisierte und tadellos durchgeführte Anlass warf den ansehnlichen Reingewinn von Fr. 5826.05 ab, von dem ein Teil an den schweizerischen Verband ging. Er blieb nicht nur bei den Teilnehmern in bester Erinnerung, sondern war ein Markstein in der Geschichte des Wassersport-Clubs, der damit bewies, dass er wie der Pontonier-Fahrverein imstande war, einen eidgenössischen Grossanlass mit Erfolg durchzuführen. Mit dieser Tat bestätigte der Wassersport-Club in seinem Bereich die jahrzehntelange Tradition Bremgartens als eines Ortes, der Festen jeder Art zu einem guten Gelingen zu verhelfen weiss. Es kann darum nicht erstaunen, dass dem Wassersport-Club auch die Durchführung des Verbands-Wettfahrens 1973 und des National-Wettfahrens 1982 übertragen wurde und dass er auch diese Aufgaben unter der Leitung von Xaver Meier und Alphons Seiler beziehungsweise Stadtmann Albert Seiler mit grossem Erfolg bewältigte.

Das ebenfalls bestens gelungene Verbands-Wettfahren am 30. Juni/1. Juli 1973 war verbunden mit der Weihe der **neuen Fahne** des Clubs, welche jene von 1957 ersetzte und nun den roten Habsburger Leu aus dem Bremgarter Stadtwappen zeigt. Entworfen wurde sie von Graphiker René Bischof, Widen/Zürich. Ihre Paten waren der nachmalige Bremgarter Stadtammann Albert Seiler und Frau Theres Bischof, Widen. Die Kosten beliefen sich auf Fr. 3705.—.

Es entspricht bloss der schon mehrfach bewährten Übung im Wassersport-Club, dass er nun auch sein 50jähriges Bestehen mit einem Nationalen Wettfahren am 14. und 15. Juni 1986 krönt, das unter dem bewährten OK-Präsidium von Stadtammann Albert Seiler steht. Auch dieses spielt sich auf der bestens geeigneten Flussstrecke unterhalb des Hexenturms ab. An ihm nehmen rund 750 Wettkämpfer aus 15 Verbandsvereinen in den Kantonen Aargau, Basel-Stadt, Baselland, Bern und Zürich teil und erstmals fünf Satus-Vereine, so dass die bisher nie erreichte Zahl von 20 Vereinen konkurrieren wird. Am Samstagabend geht in der Festhütte ein grosses Unterhaltungsprogramm über die Bühne, und eine international bekannte ausländische Musik-Kapelle spielt zu Unterhaltung und Tanz auf. Die Jubiläumsfeier findet statt am Sonntagnachmittag unter Teilnahme der Bremgarter Sportvereine und der Verbandsvereine, welche dem Anlass einen würdigen Rahmen geben werden.

Zu den Höhepunkten im Vereinsleben zählen aber nicht nur die grossen Wettfahren. Denkwürdig sind vielmehr auch zwei andere Ereignisse.

1969 fiel dem Verein die einmalige Ehre zu, die Patenschaft für die neue Fahne des berühmten und sein 100jähriges Jubiläum feiernden Limmat-Clubs Zürich zu übernehmen.

Als der «Verband Schweizerischer Wasserfahr-Vereine» 1971 sein 50jähriges Jubiläum beging, erhielt er die erste Zentralfahne. Die Initiative dazu hatte der Bremgarter Clubpräsident Alphons Seiler ergriffen, indem er am Eidgenössischen Wettfahren 1969 in

Zürich den Zentralvorstand mit der Vorlage eines Entwurfs überraschte. Dieser übertrug ihm das Präsidium der Kommission, die sich mit den nötigen Vorarbeiten zu befassen hatte. Auch der Entwurf für diese Fahne stammte von Graphiker René Bischof, Widen/Zürich.

## **Jubiläen des Wassersport-Clubs**

Wenn eine runde Zahl von Jahren seit seiner Gründung vergangen war, gedachte der Verein in der Regel dieses Tages mit einer Jubiläumsfeier.

Das 10jährige Bestehen wurde am 16. Februar 1946 mit einem grossen Unterhaltung- und Jubiläums-Abend im Saal des Gasthofs zur «Reussbrücke» begangen und wurde von zahlreichen Freunden und Gönnern besucht. Das Programm enthielt zwei gut ausgewählte und gespielte Theaterstücke, eine humoristische Szene und die Mitwirkung des Orchesters «Elite», Villmergen. Der Präsident Josef Abt hielt die Festansprache, in der er besonders betonte, der Wassersport-Club wolle keinem andern Bremgarter Verein Konkurrenz machen und verfolge mehr sportliche als militärische Ziele. Zu diesem Anlass überbrachte der Nautische Club Zürich ein Jubiläumsgeschenk.

Wegen der allgemeinen Krise im Verein beging man 1956 das 20jährige Bestehen nicht in besonderer Weise. Das wurde umso eindrucklicher getan, als man 1961 das 25jährige Bestehen feiern konnte. Am 13. Januar begann es mit einer einfachen clubinternen Feier, zu der die Spitzen des schweizerischen Verbandes und des Stadtrates erschienen. Ihr folgte am 8. und 9. Juli das Jubiläums-Wettfahren. Zu diesem waren neben den Verbandsvereinen die drei Pontonier-Fahrvereine des Reusstals eingeladen, die zum Zeichen ihrer freundschaftlichen Verbundenheit der Einladung auch tatsächlich Folge geleistet haben.



1986 wird nun in besonders feierlicher Art das 50jährige Jubiläum begangen.

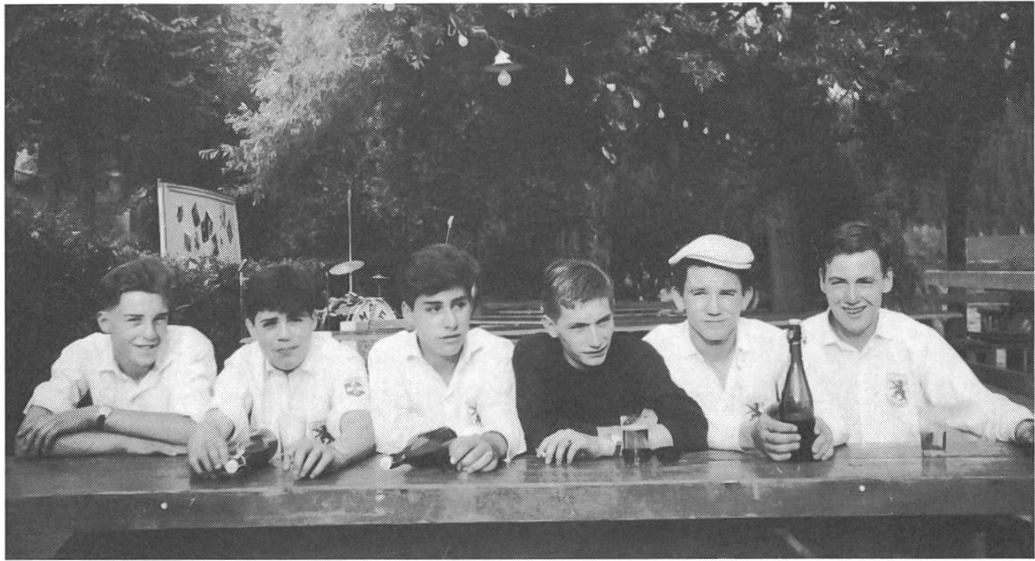
## Die Jungfahrer

Schon an der Versammlung am 5. Dezember 1936 setzte sich der Präsident Heinrich Bürgisser für die Werbung von Jungfahrern ein. Sie hatte Erfolg, so dass fortan fast jedes Jahr Jungfahrer ausgebildet werden konnten. Am 12. und 13. August 1944 nahmen sie zum ersten Mal an dem vom schweizerischen Verband durchgeführten Jugendriegelager teil.



Leistungsprüfung der Jungfahrer in Zürich (1960)

Von links nach rechts: stehend: Heinz Müller, Karl Hartmeier, Peter Honegger, Rolf Steger, Ernst Hartmeier, Peter Lehner; kniend: Kurt Strebel, Paul Müller, Felix Hartmeier, Urs Hartmeier



Die Jungfahrer (1964).

Von links nach rechts: Walter Zeier, Urs Hartmeier, Urs Birchmeier, Emil Rohner, Peter Lehner, Peter Honegger

Unter ihrem rührigen Leiter Hans Stenz feierten die Jungfahrer am 24. Dezember 1944 im Pflanzerbach-Wald die erste Waldweihnacht.

Als der schweizerische Verband am 7. und 8. August 1948 eine Jugendwanderfahrt von Brugg nach Basel durchführte, nahmen neben 100 Jungfahrern aus der ganzen Schweiz auch fünf Bremgarter teil.

Unter der tüchtigen Leitung von August Stutz junior machten die Jungfahrer in den 1960er Jahren grosse Fortschritte und erzielten an Verbandswettfahren wiederholt sehr gute Erfolge, die natürlich weiter anspornten.

1978 wurde mit 18 Jungfahrern der höchste Bestand erreicht, nachdem nur wenige Jahre vorher ihre Zahl auf drei abgesunken war.

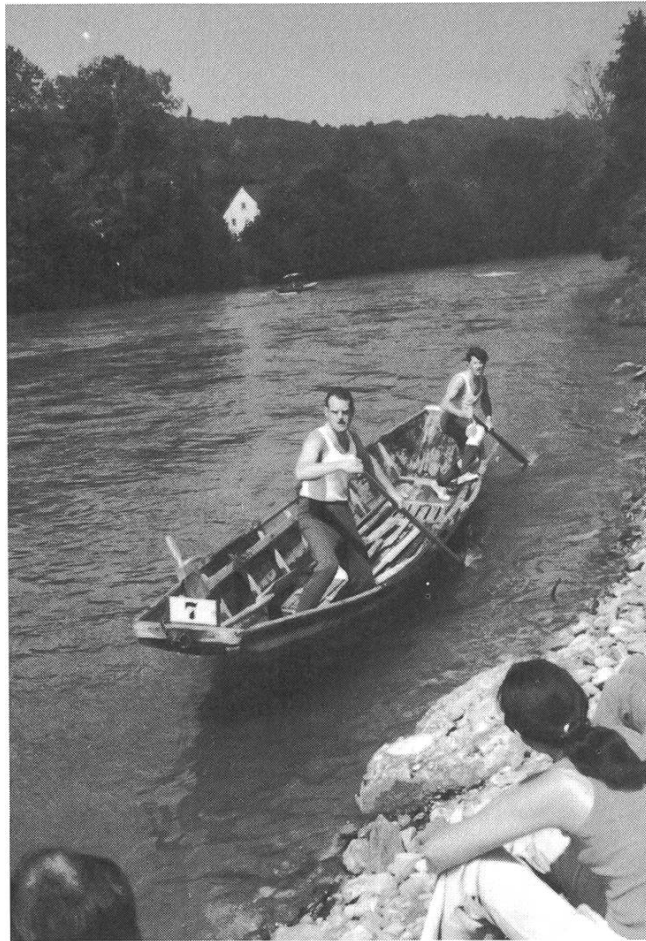
Eine grosse Neuerung war, dass der Wassersport-Club 1979 unter den Jungfahrern auch vier Mädchen ausbilden konnte, die bald einmal bewiesen, dass sie ihren männlichen Kollegen im fahrtechnischen Können nicht nachstanden.

## Im Dienste der Allgemeinheit

Wenn aus der Öffentlichkeit der Ruf an den Wassersport-Club erging, in der einen oder andern Weise seine guten Dienste zu leihen, so hat er sich bereitwillig zur Verfügung gestellt. So übernahm er 1944 und 1945 die sonst dem Pontonier-Fahrverein obliegende Aufgabe, den «Fällbaum», der über den Winter wegen des niedrigen Wasserstandes geschlossen ist, zu öffnen.

Bis Ende der 1960er Jahre leistete der Wassersport-Club Hilfe, wenn sich bei Talfahrten auswärtiger und mit der Reuss ungenügend vertrauter Vereine beim Passieren des Stauwehrs des alten Kraftwerks Emaus, das unterhalb des Klosters Hermetschwil die Wasser der Reuss staute, kleinere Unfälle ereigneten.

Seit 1970 erfreuen sich Talfahren – meist von Bremgarten nach Stilli – mit Vereinigungen aller Art steigender Beliebtheit. Unter den Flussfahrern befanden sich die Bremgarter Militärschützen, die Bremgarter Jungwacht, die zürcherischen Zahnärzte, die Sektion Aargau des Touringclubs der Schweiz, die Naturfreunde und zahlreiche Firmen mit Mitarbeitern und deren Angehörigen. 1976 wurden sieben und 1977 acht Talfahrten gemacht, zu denen noch Schulsport-Talfahrten kamen. Während diese Talfahrten in der Regel mit Weidlingen oder (Fähren-)Booten durchgeführt wurden, fand im September 1979 eine Talfahrt mit Schlauchbooten statt, an der sage und schreibe rund 200 Personen mitfuhren. Alle diese Talfahrten entwickelten sich für den Wassersport-Club zu einem einträglichen «Geschäft», da die Leute, die sich den ganz besondern Genuss einer Fahrt durch die unvershandelte Flusslandschaft gönnen, einen Fahrpreis zu entrichten haben, der auch ihre Versicherung einschliesst. Diese Einnahmen sind für den Club eine unentbehrliche Finanzquelle, ohne die sein Finanzhaushalt schwierig würde, nachdem die mehrere Jahre durchgeführten Sommernachtsfeste und Frühlings-Bälle mangels genügenden Besuchs fallen gelassen werden mussten.



Die Sektion von Erich Beyli und August Stutz am Wettfahren (1973)

Den wohl wichtigsten und sehr schätzenswerten Dienst an der Allgemeinheit leistete der Wassersport-Club mit der alljährlichen «Reussputzete». Den Anfang machte er damit ausgangs Winter 1964, als die Reuss ausserordentlich wenig Wasser führte. Er säuberte das Ufer und das untiefe Wasser unterhalb des Hexenturms von einer riesigen Menge von Zivilisationsabfällen, die gleichgültige Zeitgenossen statt der Kehrichtabfuhr dem Fluss übergeben hatten.

In einem weitem Sinn kann zu den Diensten gegenüber der Allgemeinheit auch die Teilnahme des Clubs an Fasnachts-Umzü-

gen gezählt werden. Wenn immer ihm dies möglich war, stellte er eine Gruppe oder einen Wagen mit einem witzigen Sujet.

## Der Verein heute

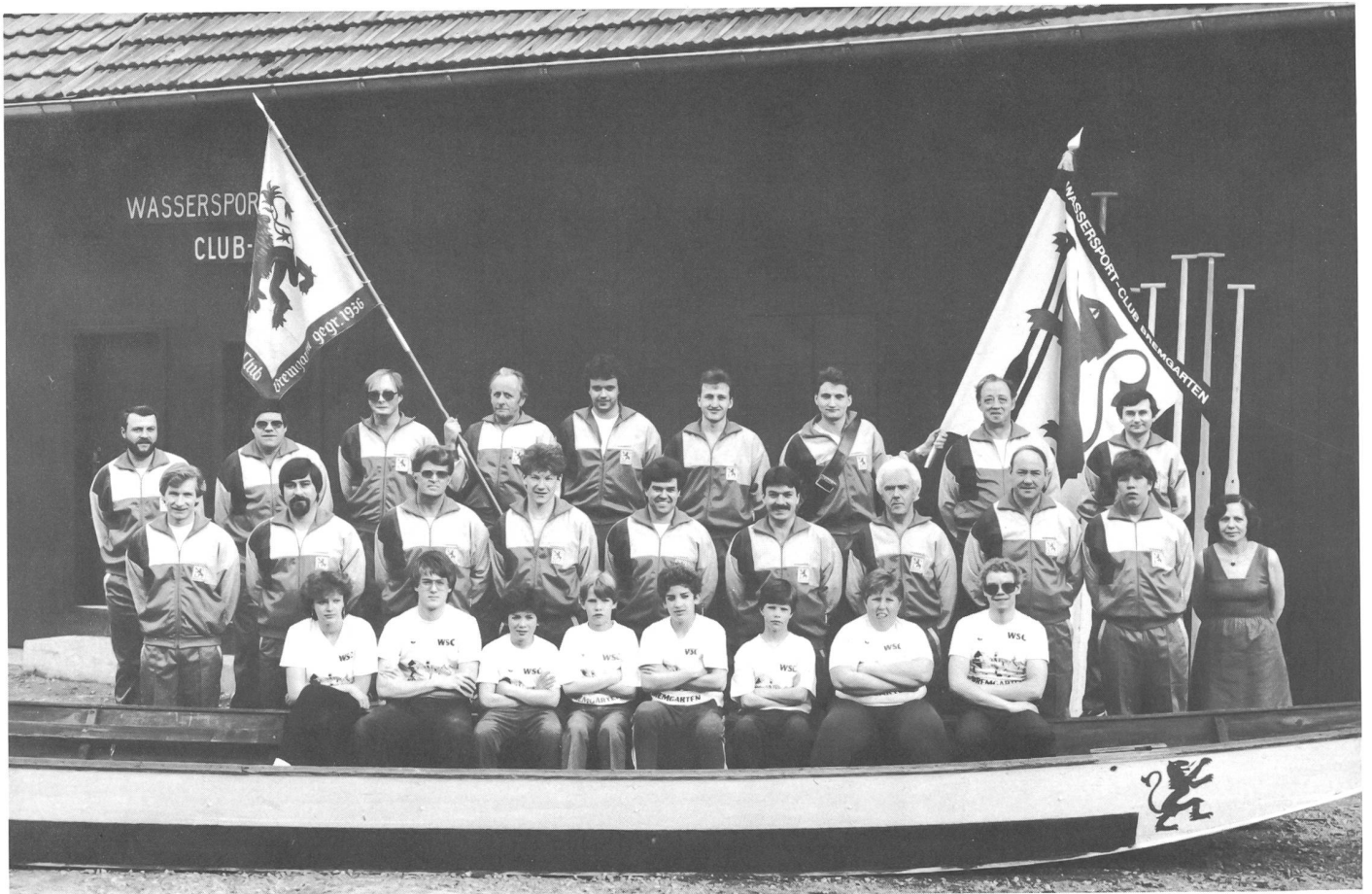
Der Wassersport-Club kann sein 50jähriges Bestehen in bester Form begehen. Er steht in jeder Beziehung gefestigt da und darf mit viel Zuversicht in die Zukunft blicken.

Seine Mitgliederliste weist für das Jubeljahr 1986 folgenden stolzen Bestand aus:

Aktive	26
Senioren	3
Veteranen	4
Junioren	5
Jungfahrer	<u>2</u>
	40
Ehrenmitglieder	12
Freimitglieder	<u>15</u>
Total	<u>67</u>

Dieses Bild wäre noch schöner, wenn etwas mehr Jungfahrer mitmachen würden. Dafür macht umso mehr Freude, dass sich unter den Aktiven auch eine junge Frau befindet, die seinerzeit aus den Jungfahrerinnen hervorgegangen ist. Das ist etwas, das es bis vor wenigen Jahren noch nie gegeben hat.

Das Einvernehmen unter den Mitgliedern und die Zusammenarbeit im Vorstand sind gut. Damit sind die Voraussetzungen gegeben, die für das zweite halbe Jahrhundert eine gedeihliche und erfreuliche Entwicklung erwarten lassen.



Der Wassersportclub (1986)

# Ehrenmitglieder

Josef Abt (1891—1964), Ehrenpräsident (1942)  
Heinrich Bürgisser (1895—1958)  
Emil Birchmeier (1894—1970)  
Ernst Wirth (1913—1977)  
Josef Hartmann (1901— )  
Hans Gassenschmid (1891—1950)  
Paul Bachmann (1915—1979)  
Gottfried Keller (1922— )  
Maria Abt (1891— )  
Jakob Wetli (1922— )  
Robert Meier (1914— )  
Franz Schatz, Limmat-Club Zürich (1916—1982)  
Otto Birchmeier (1911—1979)  
Alphons Seiler (1922— ), Ehrenpräsident (1975)  
Jakob Müller (1926— )  
Heinrich Bruhin, Limmat-Club Zürich (1920—1981)  
Robert Bader (1925—1986)  
René Bischof (1932— )  
Theres Bischof (1930— )  
Theodor Bürgisser (1923— )  
Georg Hard (1931— )  
Xaver Meier (1925— )  
Albert Seiler (1938— )  
August Stutz (1931— )  
Hansruedi Lehner (1938— )  
Heinz Müller (1941— )  
Limmat-Club Zürich (1973)

# Vereinschergen im Wassersport-Club Bremgarten

Dem Vorstand gehörten in der Regel nur an: Präsident, Aktuar, Kassier, 1. Fahrchef, Beisitzer  
Zeitweise waren aber auch andere Vereinschergen mit einem Sitz im Vorstand verbunden.

Jahr	Präsident	Vizepräsident	Aktuar	Kassier	1. Fahrchef	2. Fahrchef	1. Materialverwalter	2. Materialverwalter	Jungfahrleiter	Beisitzer
1936 ab 18. 7.	Heinrich Bürgisser Hch. Bürgisser	Josef Hartmann	Paul Hutmacher Josef Abt Jean Roth Emil Weber	Paul Bachmann René Racine						Karl Senn
1937		Karl Senn	Paul Bachmann Paul Wirth	Josef Lorenzi	Synes Wyss Robert Meier Karl Senn	Hch. Bürgisser	René Racine Paul Wirth Emil Birchmeier	Paul Bachmann Walter Bachmann Ernst Sigel		
1938 ab 18. 7. ab 3. 9.	Hans Gassenschmid Emil Lehmann	Emil Lehmann Walter Lauper	Emil Lehmann Walter Lauper	Karl Senn Felix Roggenmoser	Hch. Bürgisser Ernst Wirth	Ernst Sigel				
1939 ab 6. 5. ab 1. 7.	Hch. Bürgisser	Hans Räss Hans Keller	Hans Räss Hans Keller	Paul Wirth Josef Hartmann	Hch. Bürgisser	Josef Wyss Paul Wirth	Josef Wyss Paul Wirth	Ernst Wirth Josef Hartmann		Willy Mathys
1940 ab 26.10.					Jakob Stöckli Paul Wirth	Josef Bachmann	Josef Bachmann	Eugen Lang		Josef Abt
1941 ab 15. 3. ab 15. 7. ab 30. 8. ab 15.10. ab 29.11.		Ernst Wirth Emil Birchmeier	Gustav Schmid Josef Hartmann	Eugen Lang Hans Keller		Josef Honegger	Josef Honegger Josef Hartmann Emil Birchmeier	Paul Wirth Josef Hartmann		Josef Bachmann
1942 ab 28. 3. ab 16. 5. ab 27. 6. ab 12. 9. ab 31.10.	Paul Wirth Josef Abt	Josef Hartmann Gottfried Keller	Gottfried Keller	Hch. Bürgisser	Ernst Wirth Josef Bachmann Emil Weber	Paul Wirth Josef Abt	Josef Abt	Eugen Lang Hans Keller Emil Weber		Gottfried Keller
1943		Paul Wirth	Josef Abt jun.	Gottfried Keller	Paul Wirth	Josef Abt jun.	Samuel Lehner			
1944		Walter Bachmann	Albert Wendel		Josef Abt jun.		Hans Stenz	Samuel Lehner	Hans Stenz	Samuel Lehner
1945 ab 30. 6.					Walter Bachmann Hans Haller	–				
1946 ab 25. 5.	Hans Haller Josef Abt	Walter Abt	Emil Bachmann			Walter Abt Josef Abt		Gottfried Keller		
1947 ab 19. 7.	Gottfried Keller	Gottfried Keller G. Füglistaler	vakant Eugen Portmann		Gustav Füglistaler					Josef Abt sen.



Jahr	Präsident	Vizepräsident	Aktuar	Kassier	1. Fahrchef	2. Fahrchef	1. Materialverwalter	2. Materialverwalter	Jungfahrleiter	Beisitzer
1948		Josef Abt sen.		Alphons Seiler	Josef Abt sen.	August Stutz jun.		Josef Zubler		Josef Zubler
1949	Josef Abt sen.	Hans Stenz	Gottfried Keller							Willy Schlegel
1950		Alphons Seiler			Otto Birchmeier	Josef Zubler				Hansruedi Hufschmid
1951										
1952	Robert Meier		Jakob Müller	Gottfried Keller	Josef Zubler	–	–			–
1953		Josef Abt sen.								
1954						Otto Birchmeier	Samuel Lehner			–
1955		Josef Zubler								
1956	Josef Abt sen.	–			–	–	–	–	–	–
1957		–			–	–	–	–	–	–
1958		Alphons Seiler			Otto Birchmeier	August Stutz	Alphons Seiler	Josef Stadelmann	August Stutz	–
1959										–
1960						Heinz Müller	Heinz Müller			–
1961	Alphons Seiler	August Stutz			Hansruedi Lehner	Peter Baumann	Peter Baumann	Karl Hartmeier		–
1962 ab 19. 4			Peter Baumann Heinz Müller			Heinz Müller	Karl Hartmeier	Heinz Müller		–
1963						–	Hansruedi Lehner	Otto Birchmeier		–
1964						Kurt Lehner	Hanspeter Aebischer	–		–
1965						Bruno Lehner				–
1966		Hansruedi Lehner								–
1967							Urs Birchmeier	Emil Rohner		–
1968		August Stutz	Ernst Hartmeier	Bruno Lehner						–
1969						Karl Hartmeier				–
1970						Emil Rohner				–
1971		Bruno Lehner	Hubert Martin	Bruno Lehner	Emil Rohner	Urs Hartmeier	Urs Birchmeier	Peter Honegger		Paul Ernst
1972		Emil Rohner		Kurt Strebel				Erich Beyli		Markus Imboden

