

Zeitschrift: Bremgarter Neujahrsblätter
Herausgeber: Schodoler-Gesellschaft
Band: - (1984)

Artikel: 100 Jahre Pontonier-Fahrverein Bremgarten (1883-1983)
Autor: Benz, Walther
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-965577>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 08.02.2026

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

100 Jahre Pontonier-Fahrverein Bremgarten (1883–1983)

von Walther Benz

Inhaltsverzeichnis

Vom Sinn der Vereinsfeiern	90
Die Anfänge des Vereins	91
Bremgarten im letzten Viertel des 19. Jahrhunderts	91
Der Gründungstag	92
Die ersten Jahre	96
Die Entwicklung des Vereins bis heute	103
Das Fahrgelände	111
Depot und Vereinslokal	112
Vereins-Wettkämpfen und Wasserfeste	115
Tal- und Bergfahrten – Ausmärsche	117
Fernfahrten	120
Eidgenössische Pontonier-Wettkämpfen	122
Höhepunkte im Vereinsleben:	
Die Eidgenössischen Pontonier-Wettkämpfen 1939 und 1979	126
Jubiläen des Vereins	128
Die Fahnen des Vereins	132
Die Jungfahrer	133
Der Verein heute	135
Im Dienste der Allgemeinheit	136
Die Ehrenmitglieder	139
Die Vorstandsmitglieder	141
	89

Vom Sinn der Vereinsfeiern

Vereine sind der Kitt im Zusammenleben der Bevölkerung einer Ortschaft. Das ist besonders deutlich und für jedermann spürbar geworden, seit in jüngerer Zeit eine grosse Zahl von Mitbürgern nicht mehr am gleichen Ort wohnt und arbeitet. Der Zusammenhalt, der dadurch gegeben war, ist seither stark beeinträchtigt worden.

In Vereinen haben sich seit jeher Männer und Frauen zusammengeschlossen, die den gleichen sportlichen, gemeinnützigen oder künstlerischen Idealen nacheifern. Unter Gleichgesinnten verbringen sie einen grossen Teil ihrer Zeit, die sie nicht im Kreise der Familienangehörigen und der am gleichen Arbeitsplatz Beschäftigten verleben. Damit wird der Zusammenhalt unter der Bevölkerung einer Gemeinde enorm gefördert. Das gilt umso mehr, als es stets zu den Zielen der Ortsvereine gehört, unter ihren Mitgliedern die Geselligkeit oder, in modernem Soziologen-Deutsch ausgedrückt, die zwischenmenschlichen Beziehungen zu pflegen. An diesem grossen Nutzen für das Zusammenleben in einer Gemeinde ändert die Tatsache nichts, dass das gute Einvernehmen unter den Vereinsmitgliedern nicht selten getrübt oder geschmälert wird durch Übereifer oder übertriebenen Ehrgeiz Einzelner. In der Regel wollen sie in besonderer Weise zur Erreichung der Vereinsziele beitragen oder über ihre Vereinsaufgabe eine herausragende Stellung im öffentlichen Leben ihres Orts überhaupt erringen. Störungen dieser Art sind unter Menschen unvermeidlich und können, sofern man sie nicht tragisch nimmt, im Vereinsgeschehen sogar anspornend wirken.

Aus solchen Überlegungen heraus und wegen der nicht hoch genug einzuschätzenden Bedeutung der Vereine für das Zusammenleben in der Gemeinde ist es sinnvoll, runde Geburtstage eines Vereins zum Anlass zu einer Rückschau zu nehmen.

Die Anfänge des Vereins

Bremgarten im letzten Viertel des 19. Jahrhunderts

Der deutsch-französische Krieg von 1870/1871 hatte auch in der Schweiz eine wirtschaftliche Hochkonjunktur zur Folge. Sie schlug indessen ab 1873 in eine Krise um, die einen lange andauernden wirtschaftlichen Stillstand nach sich zog. Zuerst gerieten die Eisenbahngesellschaften in grosse und zum Teil unüberwindbare Schwierigkeiten. Nicht weniger schwer waren die Industriebetriebe vieler Branchen betroffen. Insbesondere die Baumwoll- und Seidenindustrie musste böse Rückschläge hinnehmen. In den achtziger Jahren, die zwar noch immer durch wirtschaftliche Unsicherheit gekennzeichnet waren, erwachte in der Bevölkerung wieder Vertrauen in die Zukunft. Diese innere Wende leitete einen neuen Aufschwung der Wirtschaft ein, der mit kurzen Unterbrüchen bis zum Beginn des ersten Weltkriegs (1914) anhielt.

Von der wirtschaftlich-sozialen Situation des Landes war auch Bremgarten nicht ausgenommen. Hier waren es vor allem zwei Industriebetriebe, die einem grossen Teil der rund 2000 Einwohner Arbeit und Verdienst gaben: die Kartonfabrik L. & H. Wietlisbach an der Reussgasse, die etwa 80 Mitarbeiter zählte, und die Seidenweberei Honegger & Cie in der Au mit rund 300 Beschäftigten im Betrieb und an die 100 Heimarbeitern. Vom guten Geschäftsgang dieser beiden Firmen hing nicht nur das materielle Wohlergehen der Bremgarter Bevölkerung in hohem Masse ab. Beide hatten auch grossen Einfluss auf das gesellschaftliche und politische Leben in der Stadt.

Die neue Belebung der Wirtschaft anfangs der achtziger Jahre fand sofort auch in einem regeren Vereinsgeschehen ihren Ausdruck. Die seit langem bestehenden Vereine der Stadtschützen

(ca. 1450/1807) und der Sänger (1843), aber auch die vor wenigen Jahren entstandenen Vereine der Turner (1876) und der Musikanten (1881) blühten wieder auf.

Der Gründungstag

Die allgemein besser gewordenen Lebensbedingungen waren eine gute Voraussetzung, nach dem Beispiel von Aarau (1880), Aarburg (1880), Basel Breite (1882), Bern (1877), Klingnau (1880), Schaffhausen (1881), Sisseln (1881) und Zürich (1880) in Bremgarten ebenfalls einen Pontonier-Fahrverein zu gründen. Das Wasserfahren hatte in der Reussstadt eine jahrhundertealte Tradition. Seit jeher hatten die Bremgarter die Kunst beherrscht, Schiffe auf dem Fluss zu führen, sei es, dass sie dem Fischfang mit dem Schleppnetz oblagen, sei es, dass sie Reparaturen an der Holzbrücke, an Wuhren oder an den von der Reuss angetriebenen Wasserrädern der Fabrikbetriebe (Zwirnerei Bruggmühle, Kartonfabrik, Seidenfabrik) vorzunehmen hatten. Eben gerade darum bestand von Anfang an zwischen den genannten Betrieben und den Mitgliedern des Pontonier-Fahrvereins eine besondere Beziehung. Für die Gründung eines Fahrvereins war nicht zuletzt aber auch der Umstand von entscheidender Bedeutung, dass seit vielen Jahren Bremgarter militärisch bei der Pontonier-Truppe eingeteilt waren.

An welchem Tag genau der Pontonier-Fahrverein Bremgarten gegründet worden ist, lässt sich nicht mehr feststellen. Die erhaltenen Vereinsakten beginnen mit dem Protokoll der Vereinsversammlung vom 27. Juli 1884. Die Überlieferung weiss jedoch zu berichten, es sei an einem Sonntag-Nachmittag im Frühjahr 1883 gewesen. Dies dürfte nach allem, was sonst bekannt ist, den Tatsachen entsprechen.

Der 1963 verstorbene Josef Schmid, alt Schulhausabwart, der die Gründung des Vereins miterlebt hatte, erzählte, ein Unfall auf

der Reuss habe den unmittelbaren Anstoss zur Schaffung des Vereins gegeben. Nach seiner Erinnerung fuhren am Tage vor Christi Himmelfahrt 1882 Flosse reussabwärts. Abends zwischen sieben und acht Uhr strandete ein Floss in der mit grossen Nagelfluh-Blöcken übersäten Flussstrecke oberhalb der sogenannten «Oeli» (heute: Flussbiegung oberhalb der Staumauer des Kraftwerks Emaus). Das Floss wurde auseinandergerissen. Ein Teil blieb mit zwei Flössern auf den Steinblöcken liegen, wogegen ein Baumstamm, an den sich zwei andere Flösser klammerten, flussabwärts trieb. Zu eben dieser Zeit waren Fürsprecher Robert Weissenbach, der später erster konservativer Nationalrat des Freiamts wurde, und Josef Anton Schmid, Wirt zur «Krone» (heute: «Stadtkeller»), wie jeden Abend daran, beim «Fellbaum» die Reuse mit den darin gefangenen Fischen zu ziehen. Durch Spaziergänger in der Promenade auf die beiden in der Reuss treibenden Flösser aufmerksam gemacht, haben Weissenbach und Schmid mit ihrem Weidling die beiden Flösser aus dem Wasser gezogen und anschliessend auch die beiden Gestrandeten bei der «Oeli» gerettet. Anderntags banden die vier Flösser beim Hexenturm das Floss wieder zusammen und führten es nach dem Bestimmungsort Stilli.

Dieses Ereignis war, wie dies bei Unfällen auf der Reuss immer der Fall ist, Tagesgespräch unter der Stadtbevölkerung. Die Hilfe der beiden Weidling-Fahrer mag die Einsicht in den Nutzen des Wasserfahrens gefördert und auf diese Weise tatsächlich dazu beigetragen haben, dass die sicher schon vorher erwogene Gründung des Pontonier-Fahrvereins ernsthaft vorbereitet und schliesslich verwirklicht wurde.

Zum Gründungsakt im Gasthaus zur «Krone» (heute: «Stadtkeller») versammelte sich ein gutes Dutzend Männer. Als Mitglieder ihres ersten Vorstands wählten sie:

Präsident: Ernst Isler, Genie-Oblt, Architekt und Gemeindeschreiber, Wohlen (1858—1931)



Fahrübung am Sonntagmorgen um 1920

Vizepräsident: Niklaus Schmid, Pont Wm, Schmied
(1840—1916)

Aktuar und

Kassier: Josef Anton Schmid, Küfer und Wirt zur «Krone»
(1838—1891)

Sektionschef: Gottfried Mathys, Pont Wm und eidg. Hilfs-
instruktor, Zimmermann (1847—1891)

Material-

verwalter: Josef Bucher, Pont, Schmied (1847—1891).

Vom ersten Tag an waren ferner Mitglieder des Vereins:

Josef Abbt, Pont, Landwirt und Gemeindeschreiber, Rottenschwil
(1857—1937)

August Gerwer, Pont, Spengler (1854—1938)

Andreas Koch, Inf, Mechaniker (1842—1914)

Jean Sigrist, Inf Wm, Mechaniker

Ludwig Stotz, Zimmermann

Alois Villiger, Inf, Spengler (1846—1912).

Als Mitfahrer (Jungfahrer) machte der vorn erwähnte Josef Schmid, Schmiedlehrling, (1867—1963) die Fahrübungen mit.

Auffallend ist, dass sich unter den Mitgliedern auch Männer befinden, die nicht als Pontoniere Militärdienst leisteten und auch nicht in anderer Funktion bei der Genie-Truppe eingeteilt waren. Das blieb auch später so, indem immer wieder Infanteristen und Artilleristen dem Verein angehörten und sogar Vorstandschargen bekleideten. Ebenso wurden nicht nur in Bremgarten wohnhafte, sondern auch Männer aus umliegenden Gemeinden in den Verein aufgenommen. Von einem Bestreben, einen in sich geschlossenen Kreis zu bilden, konnte also keine Rede sein.

Entsprechend der damaligen Zusammensetzung der Bevölkerung Bremgartens rekrutierten sich die Mitglieder des Vereins aus

den Kreisen der gelernten Berufsleute und der in bestimmten betrieblichen Verrichtungen Angelernten. Durchwegs übten sie Tätigkeiten aus, die wie das Wasserfahren Männer mit grossen Leibeskräften verlangten. Es kann auch nicht erstaunen, dass viele Mitglieder in den für die städtische Wirtschaft damals überaus wichtigen Betrieben der Kartonfabrik Wietlisbach und der Seidenweberei Honegger beschäftigt waren. Das galt damals in gleicher Weise für die Mitglieder der Stadtschützen und des dazumal vorübergehend bestehenden Militärschiessvereins wie auch für die Stadtmusik und den Turnverein. In jener Zeit war es häufiger als heute, dass einer zu gleicher Zeit Mitglied von mehreren Vereinen war. Gerade daraus erhellt auch die grosse gemeinschaftsbildende Kraft, die im damaligen Gemeindeleben von den Vereinen ausging und die uns seit längeren Jahren im öffentlichen Leben der Gemeinde so spürbar fehlt. Das ist die Kehrseite der Erscheinung, die etwa als «Vereinsmeierei» verspöttelt wird.

Leider sind die ersten Statuten des Vereins nicht mehr vorhanden. Dennoch darf man als sicher annehmen, dass sie wie andernorts das Üben im militärischen Wasserfahren und die Hilfe bei Hochwasser als Zweck des Vereins umschrieben haben.

Die ersten Jahre

Mit dem in solchen Fällen üblichen grossen Eifer und mit nicht weniger grosser Begeisterung nahm der neue Verein seine Tätigkeit auf. Schon im ersten Jahr wurden mehrere Fahrübungen abgehalten. Auch später beschloss jeweilen die Versammlung der Aktivmitglieder die Anzahl und die Daten der Fahrübungen. In der Regel fanden jährlich sechs obligatorische Fahrübungen statt, und zwar anfänglich am Sonntag morgen von fünf bis sieben Uhr und nachmittags von drei bis fünf Uhr. Am 28. September 1884 führte man schon das erste vereinsinterne Wettfahren (Stachel-

und Ruder-Fahren) zwischen Wällismühle (heute: Schreinerei Baumgartner) und Ziegelhütte («Siechenhaus», heute: Waffenplatz-Kommando) durch. Den besten Fahrern winkten Gaben, und nach dem Wettfahren versammelte sich der Verein noch zu einem «gemütlichen Schoppen». Preisrichter dieses ersten Wettfahrens waren Pont Hptm H. Kuhn, Präsident des Pontonier-Fahrvereins Zürich, und Buchdrucker Ferdinand Weissenbach, der anscheinend Bescheid wusste, obwohl er dem Verein nicht angehörte.

Interessante Einzelheiten sind über das am 20. August 1893 unterhalb der Wällismühle durchgeführte Preis- und Wettfahren im Vereinsprotokoll festgehalten. Da kann man lesen:

«Die Gabensammlung ergab die schöne Summe von bar Fr. 164.40 nebst 22 Naturalgaben.

Zu Kampfrichtern wurden ernannt die Herren A. Frei (Ponton-Lieut, Ingenieur am Canalbau im Emaus), Jean Setz und Nikl. Schmid.

Der erste Fahrplatz (Hexenthurm-Ecke Canal Wietlisbach-Wällismühle) wurde von den Herren Kampfrichtern weggeschätzt wegen zu leichtem Fahren, und zum Stachelfahren die Stelle ausgesteckt von 240 Meter unterhalb der Wällismühle; Distanz 100 Meter aufwärts; 1 Mann, Zweitheiler Ponton, kürzeste Zeit, verbunden mit schönem Fahren sind massgebend. Der zweite Mann hilft nur den Ponton auf die Abfahrtstelle zurück bringen.

Zum Ruderfahren wurde als Abfahrtspunkt die untere Ecke des Gartens der Wällismühle bezeichnet; auf der Auwseite war ein Waidling verankert und in dessen Verlängerung vier Balken, mit Zwischenräumen von ca. 8 Meter. Ein Kampfrichter stand an der Gartenecke und gab das Zeichen zur Abfahrt, einer befand sich im verankerten Waidling und gab das Zeichen zum «Kehren», das heißt er gab ein Zeichen, sobald der Ponton auf der Kehrlinie angelangt war; der dritte Kampfrichter befand sich auf der Höhe, wo der Ponton wieder landete. Dieser hatte 12 nummerierte Pfählchen, an der Stelle, wo das Joch des Pontons die Mauer berührte, wurde das Pfählchen mit der Nummer des Fahrers eingeschlagen, so dass zuletzt die Rangordnung nach Pfählen abgelesen werden konnte. Der Fahrende durfte vom Abgangsort mit dem Stachel dem Ponton mit einmaligem Ansetzen die Richtung geben und zum Abstossen war ihm ein zweiter Stoß erlaubt. (Es waren nur diese 2 Stöße zulässig.) Zum Kehren war «Handhoch» oder «Drucken» erlaubt, nur musste der Ponton in obgenannte Linie kommen. – Mit dem «Hintertheil» in diese zu fahren, war das

Vorteilhafteste – der Ponton musste also schon theilweise gekehrt sein. Massgebend war also: Höchster Landungspunkt, berühren der am andern Ufer markierten Linie und schönes, ordonnanzmässiges Fahren.»

Nachdem die erste Begeisterung über die gelungene Gründung des Vereins verflogen war, stellten sich die kaum je ausbleibenden persönlichen Reibereien ein und störten das gute Einvernehmen unter den Mitgliedern. Wie es so oft der Fall ist, entzündeten sie sich an Kleinigkeiten. Das erste «Opfer» war auffälligerweise Präsident E. Isler. Er hatte es anscheinend mit seinen administrativen Aufgaben nicht ganz genau genommen, indem er den Tätigkeitsbericht 1883 nicht oder nicht rechtzeitig an den Waffenchef des Genie in Bern abgeliefert hatte. Aus diesem Grunde wurden dem Verein die Bundesbeiträge 1883 nicht ausbezahlt. Für den Ausfall der Fr. 145.— machte der Verein den Präsidenten haftbar. Als die Betreibung ohne Erfolg blieb, wurde die Forderung entgegen dem Rat des Waffenches, Oberst Lochmann, im Zivilprozessweg geltend gemacht. Ob das Erfolg hatte, ist den Akten des Vereins nicht zu entnehmen. Dass der Präsident, kaum dass er ein Jahr im Amt war, unter diesen Umständen kurzerhand zurücktrat, kann nicht verwundern. So musste die Versammlung am 27. Juni 1884 schon einen neuen Präsidenten wählen und die Vorstandschärgen neu verteilen.

Auch sonst waren die ersten Jahre durch Schwierigkeiten unter den Mitgliedern überschattet. Ihren Ursprung hatten sie samt und sonders in nebensächlichen kleinen Vorkommnissen. Die Mitglieder des Vorstandes und die Vorstandschärgen wechselten aus solchen Gründen fast jedes Jahr. Auch die Berufung des Inf Hptm Eduard Klunge, Finanzchef der Seidenweberei Honegger & Cie, der im öffentlichen Leben der Stadt eine prominente Rolle spielte, zum Präsidenten, schuf nur vorübergehend Ruhe. Andauernde Quertreibereien einzelner Mitglieder wurden Klunge allmählich zu viel, und er trat nach vier Jahren schon zurück. Darauf ging der häufige Wechsel unter den Vorstandsmitgliedern

weiter, bis endlich 1901 mit Heinrich Schaufelbühl, Wirt zum «Stadtkeller», ein Mann an die Spitze des Vereins gestellt wurde, dem es mit natürlicher Autorität gelang, die unruhigen und ungebärdigen Mitglieder im Zaum zu halten. Damit kehrte im Verein Ruhe ein, die es ihm ermöglichte, sich in geordneten Bahnen zu entwickeln.

In den ersten Jahren war es überhaupt um die Disziplin der Mitglieder nicht immer zum besten bestellt. Unentschuldigtes Fernbleiben von den obligatorischen Fahrübungen musste an Versammlungen immer wieder gerügt werden. Da solche Mahnungen stets in Abwesenheit derjenigen, die sie angehen, ausgesprochen werden, hatten sie auch in unserem Verein meist keine nachhaltige Wirkung. Schon bald wurden die Absenzen mit Geldbussen bestraft, die jedoch in der Regel nicht eingetrieben werden konnten und darum ebenfalls weitgehend wirkungslos blieben. Man musste daher verhältnismässig oft zur strengsten Sanktion greifen, die zur Verfügung stand, indem man die pflichtvergessenen Mitglieder aus dem Verein ausschloss. Es spricht aber für das Ansehen, das der Verein genoss, dass viele einmal Ausgeschlossene sich wieder um die Aufnahme bewarben und meist auch Gehör fanden.

Diese Schwierigkeiten waren in jener Zeit so wenig wie heute etwas Besonderes, das als Abweichung vom Normalfall grösseres Aufsehen hätte erregen können. Das gemeinsame Vereinsziel vermag allein in der Regel das gute Einvernehmen und ungetrübte Kameradschaft unter den Mitgliedern nicht sicherzustellen. Dass die Zwistigkeiten am Anfang eines Vereins in grösserer Zahl auftreten, ist ebenso verständlich wie ihr selteneres Vorkommen im späteren Vereinsleben. Zunächst muss sich das Zusammensein erst einmal einspielen, und nachher geht es dauernd darum, dass jedes Mitglied ständig einen Weg sucht, auf dem man im Verein am besten miteinander auskommen kann.

Von der Gründung an bis 1890 zählte der Verein zwischen 17 und 24 Aktiv-Mitgliedern. In der Zeit von 1891 bis 1900 sank

die Zahl vorübergehend auf 13 Mitglieder ab, stieg aber gegen Ende dieses Zeitabschnittes wieder auf 17 Aktive an, zu denen dann ab 1897 noch Mitfahrer (Jungfahrer) kamen, deren Zahl sich 1898 auf 9 belief. Neben den Aktiven besass der Verein von Anfang an auch Passivmitglieder, die allerdings nicht sehr zahlreich waren, aber dem Verein die erwünschte breitere Verankerung in der Bevölkerung sicherten. Darin spiegelt sich auch wider, dass der Verein seit seiner Gründung in der Bevölkerung viele und grosse Sympathien genoss.

Bei der grossen Begeisterung, welche die ersten Mitglieder für das Wasserfahren erfüllte, war es selbstverständlich, dass der Verein die Bestrebungen unterstützte, einen alle lokalen Sektionen umfassenden Schweizerischen Pontonier-Fahrverein zu gründen. Neben neun andern Sektionen: Aarau, Aarburg, Aarwangen, Olten, Ottenbach, Rheinfelden, Solothurn, Wallbach und Zürich war unser Verein dabei, als am 9. April 1893 im Hotel «Gotthard» in Olten die schweizerische Dachorganisation aus der Taufe gehoben wurde. Immerhin herrschte nicht eitel Freude darüber, wie man an dieses grosse Ziel gelangt war. Der Bremgarter Delegierte, Hptm Eduard Klunge, macht in seinem Bericht aus seinem Herzen keine Mördergrube:

«Die vom Waffenchef des Genie, Herrn Oberst Lochmann, genehmigten Statuten liegen gedruckt und fix und fertig vor; die Delegiertenversammlung kann also über die Statuten *nichts* mehr berathen, sondern hat dieselben einfach zu genehmigen.

Der Vorsitzende stellt daher folgenden Satz auf:

Erklärung: Die Pontonier-Fahrvereine, durch ihre Delegierten ertheilen ihre Zustimmung über die dem Verein vorgelegten Statuten.

Das war ja aber nur ein Scheinmanöver; die Statuten sind von der Sektion Zürich nach ihrem Gutfinden ausgearbeitet und dem Druck übergeben worden. Die Anfrage an die Vereine um ihre Zustimmung war absolut überflüssig, besonders da der Herr Waffenchef dieselben genehmigt hatte. Mehrere Delegierte wünschten Änderungen, wurden aber mit dem schönen Trost nach Hause geschickt: Ihre Idee ist sehr gut, wir bedauern aber sehr, nichts mehr ändern zu können.»

Der Ärger war indessen von kurzer Dauer, und den Zürchern trug man ihr entschlossenes Vorgehen nicht nach. Unser Verein wurde ein treues Mitglied des Schweizerischen Pontonier-Fahrvereins und ist es bis heute geblieben.

Seiner Grösse entsprechend verfügte der Verein anfänglich nicht über ein umfangreiches *Schiffsmaterial*. In den ersten Jahren standen ihm gewöhnlich ein Ponton, bestehend aus zwei Schnabelstücken und einem Mittelstück, zwei Weidlinge und die zugehörigen Geräte wie Ruder, Stachel, Anker, Schaffen, Anker- und Spanntaue zur Verfügung. Dieses Material – ausgenommen den sogenannten «Stadt-Weidling», der der Ortsbürgergemeinde gehörte und zum Öffnen und Schliessen des «Fellbaumes» benötigt wurde – bezog er alljährlich im Frühjahr vom Genie-Depot in Brugg. Dorthin waren 1847 durch Beschluss des aargauischen Regierungsrates die Pontonier-Übungen von Aarau verlegt worden. Seit 1856 war Brugg Genie-Waffenplatz, der 1896 eine neue Kaserne erhielt, in der von 1897 an neben den Pontonieren die aus Liestal hierher dislozierten Sappeur-Rekrutenschulen untergebracht waren.

Später hatte der Verein drei und eine Zeitlang sogar vier Pontons zu seiner Verfügung. Der anfangs der dreissiger Jahre bestehende Mangel an Pontons verminderte jedoch zeitweise die Zuteilung auf zwei Pontons. 1953 stand die weitere Benützung der Pontons überhaupt in Frage. Unser Verein sprach sich einhellig für deren Beibehaltung aus. Die letzte Stunde schlug diesem Schiffstyp trotzdem am Eidgenössischen Wettfahren 1955 in Brugg zum grossen Leidwesen der ältern Pontoniere, die sehr an dem altgewohnten schweren Schiff hingen. Von da an standen dem Verein die leichteren und handlicheren Übersetzboote zur Verfügung, die bis heute den Hauptteil seines Schiffsmaterials ausmachen.

Erstaunen mag, dass es – obwohl doch sehr viele Reussstädter schwimmen können – immer Mitglieder gab, die des

Schwimmens unkundig waren. Von Zeit zu Zeit wurden darum, erstmals 1909, *Schwimmkurse* durchgeführt.

Ein Thema, das den Verein während seines ganzen Bestehens periodisch beschäftigte, war die *Vereinskleidung* («Uniform»). Je nach dem Geschmack der Zeit wies sie bald eine mehr militärische Note auf (Ordonnanzhose mit roter Hüftbinde, feldgraues Fahrhemd mit Cravatte und Policemütze oder Hut), bald war sie mehr zivil gehalten (Zivilhose, Privathemd und modischer Strohhut). Wegen der bunten Vielfalt des Aufzuges der einzelnen Fahrvereine versuchte der Schweizerische Pontonier-Fahrverein ab 1934 zu einem einheitlichen Tenue zu gelangen, konnte sich aber damit nicht in der gewünschten Weise durchsetzen.

Die Entwicklung des Vereins bis heute

Mit dem neuen Jahrhundert begann für den Verein eine stetige und gleichmässige Entwicklung. Die Zahl seiner Aktivmitglieder schwankte meist um die 30 und erfuhr nur vorübergehend leichte Veränderungen. Daneben zählte er immer auch eine grössere Zahl von Passivmitgliedern, die ihn ideell und materiell unterstützten.

Das innere Vereinsleben war, abgesehen von stürmischem Zeiten während und nach dem Präsidium des rührigen, aber recht eigenwilligen Josef Abt (1891—1964), gekennzeichnet durch flotte Kameradschaft und tüchtige Fahrleistungen, die man dem fleissigen Besuch der stark vermehrten Fahrübungen und der intensiv verrichteten Übungsarbeit verdankte. Die Einführung von gesamtschweizerisch geregelten Jungfahrer-Kursen anfangs der dreissiger Jahre fand unter der männlichen Jungmannschaft zeitweise grösseren, bald aber auch — je nach den gerade vorherrschenden Freizeit-Bestrebungen — geringeren Anklang. Alles in allem sicherten die Kurse dem Verein über Jahre hinweg den Nachwuchs und der Armee gut vorbereitete Pontonier- und Sappeur-Rekruten.

Eigentliche Unterbrüche in der Vereinstätigkeit verursachten natürlich die beiden Weltkriege 1914/1918 und 1939/1945. Im ersten Weltkrieg war das Vereinsgeschehen durch die Abwesenheit der zu ihrer Einheit eingerückten Mitglieder noch verhältnismässig wenig beeinträchtigt. Dagegen kam die Tätigkeit im zweiten Weltkrieg wie in den andern Ortsvereinen fast ganz zum Stillstand. Denn viele Mitglieder waren anfänglich während mehr als einem Jahr ununterbrochen und später durch kurz aufeinander folgende Dienstleistungen von mehreren Wochen Dauer im Felde.

Zu einer Bewährungsprobe für den Verein gestaltete sich die Auseinandersetzung, die sich dem Austritt des Präsidenten Josef Abt an der Versammlung vom 30. August 1934 anschloss.

Unmittelbarer Grund zu seinem Austritt aus dem Verein war die Car-Fahrt auf den im ersten Weltkrieg lange und hart umkämpften Hartmannsweiler-Kopf im Oberelsass. Die Gemüter erhitzten sich über die Frage, ob und wie man diese Ausfahrt machen solle. Präsident Abt hatte den Ausschluss opponierender Mitglieder aus dem Verein verlangt. Da die Versammlung seinem Begehr nur für einen Opponenten entsprach, erklärte er kurzerhand verärgert und vertäubt den Austritt aus dem Verein und verliess sofort die Versammlung. Die meisten behielten kühlen Kopf und unternahmen tagsdarauf Versöhnungsversuche, die aber scheiterten. Bei aller Tüchtigkeit und bei allem unbestrittenen rückhaltlosen Einsatz für den Verein war der Austritt Abts zu verschmerzen. Mehr Sorgen machte, dass Abt, eben aus seiner Begeisterung für den Wassersport heraus, daran ging, einen zweiten Pontonier-Fahrverein zu gründen, und dafür, wie es für ihn nahelag, auch Mitglieder des bestehenden Vereins zu gewinnen suchte. Der Zentralvorstand des Schweizerischen Pontonier-Fahrvereins bot aber zu diesem Vorgehen nicht Hand und stellte sich auf die Seite des bestehenden Vereins. Da blieb Josef Abt nichts anderes übrig, als den bis heute existierenden Wassersportclub ins Leben zu rufen. Ohne Zweifel wäre eine grosse Zahl der Mitglieder des Wassersportclubs, hätte es diesen nicht gegeben, dem Pontonier-Fahrverein beigetreten. Insofern war die Gründung des Wassersportclubs der Entwicklung des Pontonier-Fahrvereins sicher abträglich.

Eine kaum für möglich gehaltene Steigerung erfuhr die Vereinstätigkeit ab Mitte der sechziger Jahre. Von da an nahm das Vereinsgeschehen, das schon vorher nicht arm war an Veranstaltungen aller Art, einen markanten Aufschwung. Lange Zeit waren 6 bis 8 Fahrübungen im Jahr abgehalten worden. Ihre Zahl stieg nun, zum Beispiel 1958 auf 22 an und erreichte 1967 mit 32 Fahrübungen wohl den absoluten Höchststand. Die Tätigkeit des Vereins erschöpfte sich aber, wohl gemerkt, nicht in den Fahrübungen. Daneben fanden vielmehr noch Talfahrten statt,

zum Beispiel 1967 nicht weniger als 8. Ferner beteiligte sich der Verein ohne Ausnahme an allen Eidgenössischen Pontonier-Wettfahren und an den fast jedes Jahr in der näheren oder ferneren Umgebung durchgeführten Rayon-Wettfahren, von denen 1966 sogar drei besucht wurden (Schmerikon, Luzern und Aarwangen). Doch damit nicht genug: zur eigenen und vor allem zur Unterhaltung der Bevölkerung veranstaltete der Verein fast alljährlich zur Sommerzeit noch Wasser-, Wald- oder Reussfeste und im Winter Theater-Aufführungen. Der Pflege der Kameradschaft endlich dienten Familien- und Kegel-Abende, Lottomatchs, Schlittenfahrten, Ausmärsche, Winterschiessen, Schnitzeljagden, leichtathletische Trainings, Waldweihnachtsfeiern, «Budi»-Trunke und Most-Bummel. Sie alle wurden in der jüngsten Vergangenheit ergänzt und überboten durch Fernfahrten, die weit ins Ausland führten.

Mit dem «Budi»-Trunk hatte es eine besondere Bewandtnis. «Budi» (wahrscheinlich verballhornt aus «bouteille») wird der Wein genannt, den die Ortsbürgergemeinde aus den eigenen Reben seit altem am «Schmutzigen Donnerstag» ihren Bürgern verabfolgt. Während des ersten Weltkriegs kam aus nicht mehr feststellbarem Anlass die Übung auf, dass der Stadtrat dem Pontonier-Fahrverein jedes Jahr ein Quantum «Budi»-Wein aus dem Keller der Ortsbürgergemeinde zukommen liess. Möglicherweise hatten die im Verein führenden Ortsbürger Schaufelbühl dazu den Anstoss gegeben. Natürlich konnte der «Budi» nur im Kreise der Kameraden genossen werden. So fand denn alljährlich ein «Budi»-Abend in einem der hiesigen Gasthäuser mit einem Bankett statt. Darunter verstand man zum Beispiel am 19. März 1918 einen fast meterlangen Schübbling, Sauerkraut und eine gesottene Kartoffel. Später wurden hin und wieder Rippli mit Sauerkraut und Kartoffeln aufgetischt. Dass es an einem solchen Abend hoch zu und her ging, versteht sich von selbst. Der Brauch hörte auf, als man 1933 auf den «Budi» zu Gunsten eines Ehrentrunks für die in Bremgarten versammelten Delegierten des

Schweizerischen Pontonier-Fahrvereins verzichtete. Darauf bewilligte die Ortsbürgergemeinde von 1935 an die Abgabe des «Budis» nicht mehr.

Von einem nicht mehr zu ermittelnden Zeitpunkt an – wahrscheinlich seit Anfang der sechziger Jahre – übernahm der Verein, mit dem Stadtrat und Elektrizitätswerk Bruggmühle schon im Mai 1933 darüber verhandelt hatten, die Aufgabe, den «Fellbaum» zu öffnen und zu schliessen. «Fellbaum» wird die zwischen den beiden Seitenwuhren bestehende Öffnung genannt, durch die Schiffe passieren können. Damit in der kalten Jahreszeit bei niedrigem Wasserstand den Turbinen am Ende der Wuhre genügend Wasser zugeleitet wird, muss der «Fellbaum» im Herbst geschlossen werden. Diese Aufgabe oblag während Jahrhunderten der Stadtgemeinde und seit 1803 deren Rechtsnachfolgerin, der Ortsbürgergemeinde. Seit jeher war es üblich, den «Fellbaum» am Tag der «Kreuz-Erhöhung» (14. September) zu schliessen und ihn am Tag der «Kreuz-Auffindung» (3. Mai) zu öffnen. Diese Termine werden auch heute noch mehr oder weniger genau eingehalten.

Eine ähnliche öffentliche Aufgabe erfüllt der Verein mit dem Fährenbetrieb im «Geishof» (Unterlunkhofen). Erstmals nahm der Verein in Zusammenhang mit dem Volksmarsch am 19. und 20. April 1968 an dieser Stelle eine Fähre in Betrieb. Die Wahl des Standorts ergab sich daraus, dass seit dem zweiten Weltkrieg eine von der Genie-Truppe gebaute Holzbrücke den «Geishof» mit dem andern Ufer wenig oberhalb des Klosters Hermetschwil verband. Als die Brücke reparaturbedürftig geworden war, konnten sich die anliegenden und interessierten Gemeinden nicht zur Übernahme der Kosten für Instandstellung und weiteren Unterhalt durchringen. Es blieb daher nur der Abbruch der Brücke. Damit war der von unzähligen Spaziergängern sehr geschätzte Flussübergang weggefallen. Darum fand natürlich die Fähre des Pontonier-Fahrvereins bei den Spaziergängern grossen Anklang, zumal sie als eine in unserem Land heutzutage nur noch ganz seltene Übersetzmöglichkeit eine besondere Attraktion war.



Fährbetrieb im «Geisshof»

Dies führte dann dazu, dass der Verein diese Fähre seit einigen Jahren jeden Sommer einrichtet und betreibt.

Gegen Ende jeder Fahrsaison findet eine Inspektion statt, die das militärtechnische Fahrkönnen prüft. Sie wird seit 1899 durch Pontonier- oder Genie-Offiziere durchgeführt, die der Waffenchef der Genie-Truppen auf Vorschlag des Zentralvorstandes des Schweizer Pontonier-Fahrvereins bestimmt. Dank dem intensiv geübten Wasserfahren konnte der Verein die Inspektionen meist mit gutem Erfolg über sich ergehen lassen.

Die gleichmässige Entwicklung des Vereins über ein volles Jahrhundert hinweg wäre nicht möglich gewesen, wenn der Verein nicht ständig einen Grundstock von Mitgliedern besessen hätte, die ihm als Aktivmitglieder während Jahrzehnten treu dienten. Was sonst nur bei Schützen, Musikanten und Sängern vorkommt, war dem Pontonier-Fahrverein in besonderem Masse beschieden. Schon 1960 konnte Franz Mathis auf 45 Jahre Vereinsmitglied-

schaft zurückblicken. Bald danach, 1964, konnten Jakob Hartmann für 40 Jahre, Heinrich Schaufelbühl für 43 Jahre sowie August Birchmeier und Walter Staubli gar für 50 Jahre Mitgliedschaft geehrt werden. Einen einzigartigen Rekord erzielte aber Arnold Bachmann, der 1961 seit vollen sechzig Jahren dem Verein angehörte und dafür gebührend gefeiert wurde.

Zum dauernden Bestehen des Vereins haben aber auch einige Männer Entscheidendes beigetragen, die während langen Jahren im Vorstand arbeiteten und sich grosse Verdienste erwarben. Zu Beginn dieses Jahrhunderts ragte unter den führenden Vorstands- und Vereinsmitgliedern während Jahrzehnten *Heinrich Schaufelbühl*, Wirt zum «Stadtkeller», hervor. Mit ruhiger Bestimmtheit und versöhnlichem Geist glättete er die ab und zu aufkommenden Wogen von Unmut und Unverträglichkeit. Er ertrug Widerspruch von Seiten der Mitglieder, liess sich aber dadurch von dem als richtig erkannten Weg nicht abbringen. Das nötigte schliesslich auch den störrischsten Pontonieren Respekt vor ihrem Präsidenten ab, und sie unterzogen sich seiner überlegenen Führung. Neben ihm übte auch sein zurückhaltender Bruder Albin, Zimmermann, mit der den Schaufelbühl eigenen, ruhigen Art einen mässigenden Einfluss auf die auflüpfischen Elemente im Verein aus.

Einen besonderen Glücksfall bedeutete die Wahl von *Richard Bruggmoser* zum 1. Fahrchef. An der Generalversammlung von 1935, als die Nachwehen der «Affäre» des Präsidenten Josef Abt ihrem Höhepunkt zustrebten, wurde er als Mitglied in den Verein aufgenommen und sogleich mit den überaus wichtigen Aufgaben des Fahrchefs betraut. War schon dieser Vorgang für sich etwas Ausserordentliches, so wurde die Besonderheit dieser Wahl noch dadurch unterstrichen, dass Bruggmoser nicht etwa Pontonier war, ja nicht einmal der Genie-Truppe angehörte. Vielmehr war er Kanonier-Korporal einer Batterie der stolzen pferdebespannten Feldartillerie. Sein gutes und sicheres Auftreten, begleitet von einer natürlichen Führerbegabung, die ihn bald auch zu dem den besten Unteroffizieren vorbehaltenen Grad eines berittenen Artillerie-

Wachtmeisters aufrücken liessen, mag den Ausschlag für seine Wahl gegeben haben. Er rechtfertigte das Vertrauen, das der Verein in ihn gesetzt hatte. Unter seiner Führung, welche die wenig straffe Leitung der Fahrübungen unter seinem Vorgänger rasch in Vergessenheit geraten liess, erreichte der Verein eine merkliche Verbesserung der Fahrleistungen, die an den Wettfahren zur Geltung kamen. Als er 1943 von seinem Posten zurücktrat, konnte er seinem Nachfolger eine Sektion mit sicherem Können übergeben.

Zur eigentlichen Stütze des Vereins wurde *Josef Schättin*. 1937 Mitglied geworden, war er 1942 Aktuar, von 1944 bis 1951 Präsident, von 1943 bis 1977 – volle 35 Jahre nacheinander – 1. Fahrchef und dazu noch von 1952 bis 1977 Vizepräsident; seit 1983 ist er wieder Fahrchef. So lange hat kein anderer je dem Verein gedient und dessen Geschick geprägt. Ihm kommt auch das grosse Verdienst um das fahrtechnische Können und die guten Leistungen der Sektion an Eidgenössischen und an Rayon-Wettfahren zu. Sein tüchtiger und nimmermüder Einsatz und sein ausgleichendes, mit angemessener Strenge gepaartes Wesen verhalf ihm zu der für die technische Leitung des Vereins unerlässlichen Autorität. Sein erfolgreiches Wirken fand die verdiente Anerkennung, als er 1958 in Wangen an der Aare den Wanderpreis gewann, den General Henri Guisan für den besten Fahrchef an einem Eidgenössischen Wettfahren gestiftet hat.

Der erwähnte Aufschwung im Verein seit den sechziger Jahren ist zum grössten Teil dem zielstrebigen Wirken der beiden jungen Präsidenten *Marcel Hiltmann* (1964—1969 und seit 1982) und *Kurt Pedolin* (1970—1977) zuzuschreiben. Beide sind als Instruktoren auf dem Genie-Waffenplatz Bremgarten tätig, wobei der erste, in Bremgarten aufgewachsen, von Kindsbeinen auf dem Pontonierwesen verbunden ist. Ausser ihrer persönlichen Unternehmungsfreude und ihrem Einfallsreichtum befähigt sie die Berufsarbeit in besonderem Masse dazu, dem Verein immer wieder neue Impulse zu vermitteln.

Der Tätigkeit des Präsidenten und 1. Fahrchefs Josef Schättin und der Präsidenten Hiltmann und Pedolin ist es hauptsächlich zu verdanken, dass der Zusammenhalt unter den Mitgliedern und deren Wille, der gemeinsamen Sache und dem Verein mehr und besser zu dienen, stärker spürbar geworden ist. Dennoch kann keine Rede davon sein, dass es nicht gelegentlich Grund zu Klagen über mangelhaften Besuch der Fahrübungen oder anderer Verrichtungen, bei denen alle hätten mithelfen sollen, oder über die Missachtung der gebotenen Vereinsdisziplin durch Einzelne gegeben hätte! Hauptsache aber war, dass der Verein blühte und gedieh, dass er hundert Jahre hat überstehen können und dass er das zweite Jahrhundert mit der besten Aussicht auf weitere Erfolge anfangen kann. Selbstverständlich haben auch die Mitglieder mit ihrer Liebe zur Sache der Pontoniere, mit ihrem Bestreben nach gutem Einvernehmen untereinander und mit ihrem Pflichtgefühl erheblichen Anteil an dem, was der Verein erreicht hat und was er geworden ist. Darauf können sie alle auch mit Recht stolz sein. Dass auf überschäumende Freude über grosse Erfolge stets der nüchterne Alltag folgt mit harter Arbeit, die anstrengend ist, mit Fahrübungen und mit ernsthaften Vorbereitungen auf Anlässe verschiedener Art, ist jedem bewusst und kann seinen Eifer und Einsatz für den Verein nicht mindern.

Unter den Vereinen der Stadt nimmt der Pontonier-Fahrverein seit seinen Anfängen eine verdientermassen geachtete Stellung ein. An seiner Tätigkeit zeigten und zeigen sich Bevölkerung und Behörden allezeit sehr interessiert. Deren Anteilnahme äusserte sich nicht nur im zahlreichen Besuch der vielen kleinen Vereinsanlässe, wie den Wettfahren und den Wasserfesten, und der grossen Zahl von Zuschauern, die den sonntäglichen Fahrübungen von den Ufern der Promenade oder der Schützenmatte aus aufmerksam und mit Kennerblick folgten. Sie kam auch zum Ausdruck an den immer von viel Volk umsäumten, von der Stadtmusik und den Fahnendelegationen der andern Vereine gestalteten Empfängen bei der Heimkehr des

Vereins von Eidgenössischen Pontonier-Wettkämpfen oder von Rayon-Wettkämpfen. Erst recht wurde die grosse und enge Verbundheit des Vereins mit der Bevölkerung für jedermann sichtbar, wenn sich der Verein an die Organisation und Durchführung von Gross-Anlässen wie den Eidgenössischen Pontonier-Wettkämpfen 1939 und 1979 wagte. Da konnte er auf die Mithilfe aller Bevölkerungskreise und des Stadtrates zählen, die zum guten Gelingen der Anlässe beitrugen, was in ihrer Macht stand.

Das Fahrgelände

Während sehr langer Zeit benützte der Verein die Flussstrecke zwischen Holzbrücke und Ziegelhütte («Siechenhaus») als Übungsgelände. Was zur Wahl dieses Reussabschnitts schon nach der Gründung des Vereins geführt hat, wird in den Vereinsakten nicht überliefert. Man kann sich aber vorstellen, dass die im oberen Teil der Übungsstrecke stark wechselnden Strömungen und die am linken Ufer vorkommenden Strömungsgeschwindigkeiten, die an das Können der Schiffsführer hohe Anforderungen stellen, einen besondern Anreiz gebildet haben. Wer von zuhause an schwierige Flussverhältnisse gewöhnt ist, kann bei Wettkämpfen auf andern Flüssen nicht so leicht überrascht und überfordert werden. Aus solchen Gründen mag man sich nicht nur bei vereinsinternen Wettkämpfen und Endfahrten, sondern auch bei den beiden Eidgenössischen Wettkämpfen von 1939 und 1979 für eben diese Flussstrecke als Wettkampf-Gelände entschieden haben.

Solange die Fahrübungen auf diesem Abschnitt der Reuss stattfanden, war es gegeben, dass die Schiffe den Sommer über am Ufer vor der Sägerei (heute: AEW-Lager), das damals noch keine Mauer aufwies und bei normalem Wasserstand flach auslief, angebunden waren.

1931 wurde die Übungsstrecke gewechselt. Von jetzt an hielt man die Fahrübungen – wie schon hin und wieder bis 1893 – auf dem Reussabschnitt zwischen der ehemaligen Badanstalt am Ende der Promenade und der Eisenbahnbrücke ab. Hier waren die Flussverhältnisse völlig anders als unterhalb der Holzbrücke. Die Strömung war gleichmässiger, wenn auch die Strömungsgeschwindigkeit dem rechten Ufer entlang spürbar höher war als in der Flussmitte oder gar am linken Ufer. Bis vor wenigen Jahren waren knapp oberhalb des «Känzelis» beim heutigen Holzsteg noch die Signale über die Reuss gespannt, die es erlaubten, eine korrekte Durchfahrt durch ein Brückenjoch zu üben.

Zu dieser Zeit waren die Pontons – in der Regel drei oder vier – und die Weidlinge, die man für die Fahrübungen benützte, unmittelbar unterhalb der Eisenbahnbrücke vor dem alten Schützenhaus (heute: Casino), wo man die heute noch vorhandene Schiffsrampe gebaut hatte, angebunden. Später waren die Schiffe unmittelbar oberhalb der Eisenbahnbrücke vertaut.

Depot und Vereinslokal

Solange die Fahrübungen unterhalb der Wällismühle stattfanden und solange die Schiffe über den Sommer unterhalb der Bruggmühle angelegt waren, befand sich das Depot des Vereins zur Aufbewahrung des Schiffsgeschrirrs vorübergehend in der daneben liegenden Sägerei (heute: AEW-Lager), die längste Zeit aber im Magazin der städtischen Bauverwaltung im Erdgeschoss des alten Schützenhauses (heute: Casino) neben der Militär-Suppenküche.

Nachdem das Übungsgelände auf die Flussstrecke oberhalb der Eisenbahnbrücke verlegt worden war, blieb das Depot zunächst noch im Erdgeschoss des alten Schützenhauses, wurde indessen bald in den alten Schiessstand südlich des Dammes zur Eisenbahnbrücke übergeführt. Als 1931 Hptm Wehrli, Zeughaus-



Neues Bootshaus in Fronarbeit erbaut 1974

verwalter in Brugg, das Depot inspizierte, befand er dieses für Schiffe und Material in Ordnung. Dagegen bezeichnete er es als zu dunkel und zu feucht für das Seilwerk.

Der Verein liess daher Pläne für ein neues Depot machen. Das vom Baugeschäft Comolli 1932 vorgelegte Projekt lehnte die Versammlung als zu teuer ab. Ein neuer Kostenvoranschlag, der auf Fr. 8766.25 lautete, fand dagegen die Zustimmung der Versammlung vom 17. September 1932. Als man aber an den Stadtrat gelangte, um von diesem einen Beitrag in bar oder in natura (Holz) zu erlangen, winkte dieser unter Hinweis auf die Kosten für die neue Hauptstrasse durch die Stadt und auf die Wirtschaftskrise ab. Er empfahl, mit dem Bau eines neuen Depots zuzuwarten und bot dem Verein die Benützung des Forstmagazins im alten Schützenhaus an. Kurz darauf wurde jedoch das alte Schützenhaus zum Casino umgebaut, womit das Forstmagazin

aufgehoben wurde. Das Depot blieb demnach weiterhin im alten Schiessstand.

Bald nach dem letzten Krieg wich der alte Schiessstand einem neuen Magazin der Holzhandlung Notter. Diese benötigte das Magazin aber schon bald nicht mehr, so dass es der Verein als Depot mieten konnte. 1954 erwog er den Kauf des Depots. Statt dessen entschloss er sich aber, näher an der Reuss und unmittelbar beim Schiffsanlegeplatz, der sich nun oberhalb der Eisenbahnbrücke befand, ein eigenes Depot zu bauen. Die Bauarbeiten führte der Verein in eigener Regie aus. Mit dem Innen-Ausbau schloss er sie 1959 ab.

Des neuen Depots erfreute sich der Verein nur gut zehn Jahre. Denn anfangs der siebziger Jahre ergab sich für die Einwohnergemeinde wegen der vielen Wohnungen, die in den sechziger Jahren im «Badischen», also westlich der Reuss gebaut worden waren, die Notwendigkeit, ein zusätzliches Schulhaus in diesem Teil der Gemeinde zu bauen. Im Hinblick auf die seit langem geplante Überbauung des Gebiets im «Isenlauf» wählte die Gemeinde die «Schützenmatte» als Standort des neuen Schulhauses. Da das neue Depot des Vereins auf eben dieser Matte stand, musste es aufgegeben und bis zum 1. März 1971 geräumt werden.

Damit war dem Verein schon wieder die Aufgabe gestellt, ein neues Depot zu errichten. In langen Verhandlungen mit dem Stadtrat gelang es, eine neue befriedigende Lösung zu finden, indem zusammen mit dem neuen Schulhaus nahe an der Reuss bei der Anlegestelle für die Schiffe ein neues «Bootshaus» gebaut wurde. Dieses wurde zugleich als Vereinslokal gestaltet, wo Versammlungen und gesellige Zusammenkünfte abgehalten werden können. Wieder übernahm der Verein die Bauarbeiten in eigener Regie. Während des ganzen Jahres 1974 war er an der Arbeit. Anfangs 1975 war es schon so weit, dass das neue Haus bezogen und das Ehren- und Aktivmitglied Pius Seiler als erster Gerant des Vereinslokals gewählt werden konnte. Die Bauabrech-

nung wies Kosten von Fr. 82 000.— aus. Der Wert der Eigenleistungen belief sich auf Fr. 73 000.—, so dass an Kapital Fr. 9000.— hatten aufgebracht werden müssen. Damit hat der Verein alle seine Raumbedürfnisse auf sehr lange Zeit hinaus in einer glücklichen Weise gelöst.

Zwischen der Räumung des eigenen Depots und dem Bezug des neuen Bootshauses benützte der Verein wieder das Magazin der Holzhandlung Notter als Depot.

Zum Vereinslokal war 1901 das Gasthaus zur «Waage» bestimmt worden. Als solches diente es nicht nur für Versammlungen, sondern auch für gesellige Zusammenkünfte und als Stamm. Daneben war 1933 das Restaurant «Stadtkeller» als Verkehrslokal bezeichnet worden, wo sich die Pontoniere treffen konnten, wenn sie Lust nach einem Trunk verspürten. Nach dem Bezug des neuen Vereinshauses beschloss der Verein, dem Vereinslokal «Waage» treu zu bleiben.

Vereins-Wettsfahren und Wasserfeste

In den ersten Jahren nach der Gründung des Vereins wurden am Schluss der Fahrsaison regelmässig Wettsfahren durchgeführt, an denen die Kameraden ihr Können unter sich massen. Später nannte man diese Konkurrenzen Endfahren. An diesen nahmen entweder nur die Aktivmitglieder oder nur die Jungfahrer teil. Mit der Zeit fanden anscheinend beide Arten weniger Anklang, so dass sie in jüngster Zeit wiederholt während mehreren Jahren ausfielen.

Nach Vorschrift der Statuten mussten alljährlich die neuen Mitglieder in einem sogenannten «Schlüsselfahren» beweisen, dass sie ein Schiff korrekt zu führen imstande waren. Wer die Prüfung bestand, bekam einen Schlüssel zu den Schlossern, mit denen die Ketten der am Schiffsplatz liegenden Schiffe zusammengeschlossen waren. Er konnte also auch ausserhalb einer Fahrübung ein Schiff

lösen und mit diesem auf dem Fluss fahren. Solche Fahrten wurden mit Vorliebe an Abenden oder an Wochenenden unternommen. Sie führten mitunter zu komisch anmutenden «Zwischenfällen». So beschwerte sich 1921 die Badmeisterin Frau Wetter, zwei Pontoniere hätten sich, nur mit der Badehose bekleidet, in einem Schiff vor der Badeanstalt aufgehalten, wo gerade Mädchen und Frauen badeten! Die beiden «Sünder» wurden von der Versammlung verwarnt, nachdem der Antrag, ihnen den Schlüssel zu entziehen, nicht durchgedrungen war. Aus ähnlich puritanischen Überlegungen beschloss die Versammlung noch 1937, es dürfe keiner in Badehosen vor der Badeanstalt herumfahren. So streng waren damals die Sitten!

Grosser Beliebtheit bei der Bevölkerung erfreuten sich die Feste auf und an der Reuss. Wurden sie – was seit 1909 in gewissen Zeitabständen geschah – durch «nautische Spiele» angereichert, so bereiteten sie vor allem auch den Kindern grossen Spass. Denn es waren immer humoristische, schwankhafte Darbietungen. Ihnen diente ein Schiff oder ein Wäschezuber als «Bühne», und sie endeten immer damit, dass die Darsteller scheinbar unfreiwillig in die Reuss stürzten. Solche Wasserfeste fanden bis in die vierziger Jahre auf dem Fluss zwischen der Kartonfabrik und der Wällismühle statt.

Bald ging der Verein dazu über, statt eines Wasserfestes ein Waldfest durchzuführen. Das erste war am 28. Juni 1931 im Kesselboden. Die Festbesucher setzte man mit der vom Verein selbst gebauten und ihm gehörenden Fähre von der Risi zum Festplatz über. Sie konnten sich mit Glücksspielen (Glücksrad und Angeln von Weinflaschen) und mit Preis-Jassen vergnügen. Am Nachmittag konzertierte die Stadtmusik, und am Abend spielte eine Jazz-Band zum Tanz auf, der oft weit über Mitternacht hinaus ausgedehnt wurde und von dem man sich auch durch Gewitter nicht abhalten liess. Diese Art der Organisation blieb für alle späteren Waldfeste im Kesselboden wegleitend.

Etwas besonderes liess sich der Verein auf die Anregung von Heinrich Bürgisser hin mit dem Strandfest einfallen, das er erstmals im Sommer 1934 im Isenlauf, vis-à-vis der alten Badanstalt, durchführte. Zu diesem Zweck baute er über dem Wasser auf Pfählen ein Podest mit einer Fläche von rund 300 Quadratmetern. Das steile Reussbord terrassierte man mit Wegen und kleinen Plätzen, auf die Tische und Bänke gestellt wurden. Anschliessend an das Podest befand sich flussabwärts auf zwei Dreiteiler-Pontons die Tanzbühne. Um den Spaziergängern den Besuch des Festes zu erleichtern, verkehrte zwischen Promenade und Festplatz die vereinseigene Fähre. Wiederum gab die Stadtmusik nachmittags ein Konzert, und abends war Tanz mit Lampion-Beleuchtung. Da man die für das Podest eingerammten Pfähle stehen liess, konnte man das Fest an gleicher Stelle, letztmals 1962, wiederholen. Zwischenhinein fanden aber bis 1953 immer wieder Waldfeste im Kesselboden statt. An demjenigen von 1938 trat die eben neu formierte Dorfmusik als Unterabteilung der Stadtmusik zum ersten Mal öffentlich auf.

Eine neue Tradition begründen könnte das am 25. Juni 1983 beim neuen Boots- und Vereinshaus auf der Schützenmatte durchgeführte Fest, das unter dem Namen «Brüggli-Fest» jung und alt aus Bremgarten und Umgebung beim Tanz vereinigte.

Tal- und Bergfahrten – Ausmärsche

Von allem Anfang an waren Talfahrten ein fester Bestandteil der Vereinstätigkeit eines Jahres. Bis 1945 wurden die aus den Beständen des Zeughauses Brugg entliehenen Schiffe im Herbst auf der Reuss zurückgebracht. Diese Schiffsrückgabe bot also immer Gelegenheit zu einer Talfahrt. Sie war aber jedes Mal auch mit einer kleinen Bergfahrt verbunden, da die Schiffe von der Mündung der Reuss in die Aare an bis zum Zeughaus Brugg in einer Stachelfahrt aareaufwärts gestossen werden mussten. Solche

Bergfahrten wurden aber auch eigens organisiert. Schon 1899 fuhr der Verein in drei Weidlingen mit 35 Personen nach Sulz. Nach dem üblichen Trunk im Sulzer «Fahr» wurden die Weidlinge in mehr als dreistündiger Arbeit reussaufwärts wieder nach Bremgarten gestachelt. 1901 führte eine Bergfahrt nach Rottenschwil und 1908 gar nach Ottenbach. Die letzte Bergfahrt machte man 1919 von Sulz nach Bremgarten. Damit war der Bedarf an stundenlanger, mühseliger und schweisstreibender Stachelarbeit anscheinend für alle Zeiten gedeckt. Jedenfalls vernimmt man später nichts mehr von Bergfahrten. Wenn solche noch vorkamen, so wurden sie mindestens seit 1963, als der Verein den ersten Aussenbordmotor MERCURY 65 PS anschaffte, nicht mehr von Hand, sondern mit Hilfe eben dieses Motors bewältigt.

Talfahrten waren dagegen immer sehr beliebt. Je länger sie dauerten, umso grösser die Freude der Pontoniere! 1887 fuhr man zum ersten Mal nach Laufenburg und wiederholte diese Fahrt 1910, 1928 und 1932. Am meisten wurden die Strecken von Luzern nach Bremgarten und von Bremgarten nach Windisch gefahren, die ja sozusagen «Hausstrecken» sind. Schon bald begnügte man sich nicht mehr mit einer blossen Talfahrt. Vielmehr ging einer solchen nun eine Fahrt im Dampfschiff über den Vierwaldstättersee ab Brunnen (1909) oder ab Flüelen (1937 und 1944) oder ein Ausflug auf die Rigi (1915) oder auf die Klewenalp (1959) oder eine Fahrt über den Hallwilersee und durch das Seetal (1919) voraus.

Früh schon strebte man aber auch ferneren Zielen zu, so zum Beispiel 1903 und 1922 mit den Talfahrten nach Basel, oder man wagte sich an längere Strecken, wie im Sommer 1912, als man eine Talfahrt von Thun über Bern und Solothurn nach Brugg machte, oder im Juni 1914 mit der Talfahrt von Neuhausen nach Basel.

Oft wurden Talfahrten mit Übungen anderer Vereine kombiniert. So mit dem Samariterverein Bremgarten in der «taktischen Wasserrettungsübung 1955» oder im Jahr darauf in



Die Pontonierfamilie auf dem Winterausflug 1983

der Samariter-Übung mit dem Rettungsschwimm-Verein Luzern. Der Unteroffiziersverein Zürich verband eine Felddienstübung mit einer Reuss-Übersetzung. Gleichermaßen wiederholte der Unteroffiziersverein Bremgarten, dessen Übungen sich meist eine Talfahrt anschlossen. Eine solche Talfahrt ist den Teilnehmern in Erinnerung geblieben. Am 13. September 1942 holten die Pontoniere den UOV bei der Brücke Mühlau ab. Als der erste Dreiteiler-Ponton das Stauwehr Zufikon durchfuhr, blieb er, weil die Fallen des Wehrs zu wenig gezogen waren und darum der Höhenunterschied zwischen Ober- und Unterwasser gross war, mit dem Schnabel für Augenblicke in einem ausgekolkten Loch stehen und schoss dann unter Wasser davon. Kurz darauf legte er sich quer vor einen der Nagelfluh-Blöcke im Fluss und drohte sich zu überschlagen. Viele der bis zur Hüfte im Wasser sitzenden Reisenden retteten sich in voller Uniform durch Schwimmen ans Ufer, während die andern mit Mühe das im Schnabel eingedrückte Schiff landeten. Die nachfolgenden Schiffe hatten zum Glück den Unfall so rechtzeitig bemerkt, dass sie noch abdrehen und oberhalb des Wehrs an Land gehen konnten.

Etwas Besonderes waren die in den sechziger Jahren ausgeführten Schlauchboot-Fahrten auf der Lorze, die zum Teil auch zur Anfertigung einer Flusskarte benutzt wurden. Sie animierten dann 1968 auch noch zur Schlauchbootfahrt von Aarberg aareabwärts nach Büren an der Aare und bis Aarau.

In der Frühzeit häufiger als später unternahm der Verein auch Ausmärsche in die Umgebung. Bis zum zweiten Weltkrieg marschierten die Pontoniere mit Trommelklang, wie das damals auch bei den Schützen und Turnern üblich war. Manchmal verband man den Ausmarsch mit einem Besuch bei Pontonier-Kameraden wie denjenigen von Ottenbach oder beim Gründermitglied Josef Abbt, Friedensrichter in Kallern. Meist aber hatte der Ausmarsch ganz einfach die Pflege der Kameradschaft im Verein zum Ziel.

Mit dem Aufkommen des Autos war die Zeit der Ausmärsche vorbei. An ihre Stelle traten Vereinsausflüge mit weiter entfernten Zielen wie die 1960 unternommene Reise auf die liechtensteinische Alp Malbun oder die «Fahrt ins Blaue» 1965.

Eher etwas absonderlich muten die vor dem ersten Weltkrieg sehr beliebten Schlittenfahrten an. Man setzte nämlich einen Weidling auf einen pferdebespannten Schlitten und liess sich so durch die winterliche Landschaft der Umgebung fahren. Dass man öfters anhielt, um die vor Kälte steif gewordenen Glieder mit einem Trunk aufzuwärmen, war ganz im Sinne der angestrebten Pflege der Kameradschaft.

Fernfahrten

Als nach dem zweiten Weltkrieg die Grenzen wieder offen waren und die Reiselustigen wieder in alle Welt ausschwärmen konnten, tauchte auch im Pontonier-Fahrverein der Gedanke auf, man könnte einmal eine Wasserfahrt ausserhalb des Landes unternehmen. Die Idee nahm rasch Gestalt an. Zuerst beschränkte

man sich darauf, nur das Ziel der Fahrt ins Ausland zu verlegen. So führte die erste grosse Fahrt vom 5. bis 7. Juli 1947 in einem Dreiteiler-Ponton nach *Strassburg*. Die Fahrt selbst nahm zwei Tage in Anspruch, wogegen der dritte Tag für die Besichtigung Strassburgs gedacht war. Auf Teilstrecken nahm man den Aussenbordmotor zuhilfe, damit die Mehrzahl der Reisenden sich dem Genuss der vorüberziehenden Landschaft am Oberrhein hingeben konnte. Diese Fahrt hinterliess bei den Teilnehmern bleibende Eindrücke. Insbesondere die in den Trümmern ganz oder halb zerstörter Häuser noch sichtbaren Folgen des zweiten Weltkriegs liessen sie ahnen, was ihnen erspart geblieben war.

Die für 1958 geplante Schiffsfahrt nach Rotterdam konnte besonderer Umstände halber schliesslich nicht ausgeführt werden.

Erst rund zwanzig Jahre nach der ersten Fernfahrt führte die zehntägige *Donaufahrt* von Ulm über Passau – Linz nach Wien (23. Juni bis 2. Juli 1968). Sie war vom damaligen Präsidenten Hiltmann während eines Jahres in allen Einzelheiten vorbereitet worden. Insgesamt wurden ab Leipheim bis zum Praterkai in Wien 643 Kilometer auf dem Wasser zurückgelegt. Die Heimreise ging mit dem Flugzeug vonstatten, was für manchen die Lufttaufe bedeutete. Die reizvollen Landstriche entlang der Donau und die Sehenswürdigkeiten der besuchten Donaustädte und der österreichischen Hauptstadt bleiben den Teilnehmern unvergesslich.

Angeregt durch die in jeder Beziehung bestens gelungenen Donaufahrt ging der Verein schon zwei Jahre nachher an die Organisation einer *Fahrt auf der Rhone* von Genf bis Marseille. Sie wurde vom 9. bis 19. Juli 1971 durchgeführt und brachte nicht weniger schöne Erlebnisse als die Fahrt nach Wien. Besonders eindrucksvoll war das grosse Feuerwerk auf der berühmten Brücke von Avignon am französischen Nationalfeiertag (Quatorze Juillet). Ein seltenes Erlebnis war der Ausflug in die von der modernen Zivilisation noch weitgehend verschonten Camargue mit ihrer reichen Tier- und Pflanzenwelt. Nicht programmgemäß verlief die Heimreise. Vorgesehen war die Fahrt mittels Hochseeschiff

nach Genua. Der Streik der italienischen Seeleute zwang zum Umsteigen auf Cars, was dann freilich zu einer unvorhergesehenen Besichtigung der mondänen Städte von Nizza und Monaco Gelegenheit gab.

In den folgenden Jahren wurde zwar gelegentlich von einer weiteren Fernfahrt gesprochen. Indessen war die Begeisterung dafür nicht mehr sehr gross. Zur Abwechslung entschied sich die Versammlung für eine viertägige *Flugreise nach Amsterdam*, die vom 4. bis 7. Mai 1978 ein grosses und besonderes Erlebnis wurde.

Dieser Erfolg ermunterte zu einer Wiederholung. Sie wurde am 11. September 1981 mit dem viertägigen *Städteflug nach Kopenhagen* in die Tat umgesetzt. Dabei lernten unsere Pontoniere die Naturschönheiten des «Paris des Nordens» kennen. Zusammen mit dem auf einem Tragflügelboot unternommenen Ausflug nach dem schwedischen Malmö verhalf sie ihnen zu vielen schönen Erinnerungen.

Um den Mitgliedern die Finanzierung der zum Teil recht kostspieligen Fernfahrten und Vereinsreisen zu erleichtern, gründete der Verein schon am 15. April 1937 eine obligatorische *Reisekasse*, in die monatliche Beiträge zu leisten sind. Sie hat sich seither über alle Jahre hinweg erhalten und ihren Zweck bestens erfüllt.

Eidgenössische Pontonier-Wettfahren und Rayon-Wettfahren

Natürlich war es immer der grosse Ehrgeiz unserer Pontoniere, an Eidgenössischen Wettfahren sich selbst und den andern Sektionen, aber auch der heimischen Bevölkerung zu zeigen, was sie mit Stachel und Ruder zu leisten imstande waren. Dieser Ehrgeiz beseelte die Bremgarter Pontoniere von den ersten Tagen ihres Vereins an. Sie liessen denn auch kein einziges der bisher durchgeföhrten 28 Eidgenössischen Wettfahren aus. Nicht immer entsprach die Rangierung der Sektion ihren eigenen

Erwartungen. Weniger gutem Abschneiden standen aber immer wieder Rangierungen gegenüber, die sich sehr wohl sehen lassen dürfen.

Die Teilnahme am ersten – offiziell nicht gezählten – Eidgenössischen Wettfahren 1889 in Aarburg wurde allerdings kein grosser Erfolg. Zu mehr als dem letzten Rang aller teilnehmenden Sektionen reichte es nicht. Immerhin war unsren Pontonieren hoch anzurechnen, dass sie überhaupt mitmachten. Denn kurz vorher waren bei einem grossen Unglück auf der Reuss einige Mitglieder beinahe ertrunken.

An den andern Wettfahren gelang es meist, einen Platz etwa in der Mitte der Rangliste zu erreichen. Hin und wieder glückte aber auch der Sprung unter die besten Sektionen. So landeten sie 1924 in Rheinfelden, 1936 in Wangen an der Aare und 1955 in Brugg auf dem höchst ehrenvollen 5. Rang von 30, bzw. 34, bzw. 40 Sektionen. Das beste je erreichte Resultat war der 4. Rang 1970 in Zürich, wo 42 Sektionen konkurrierten.

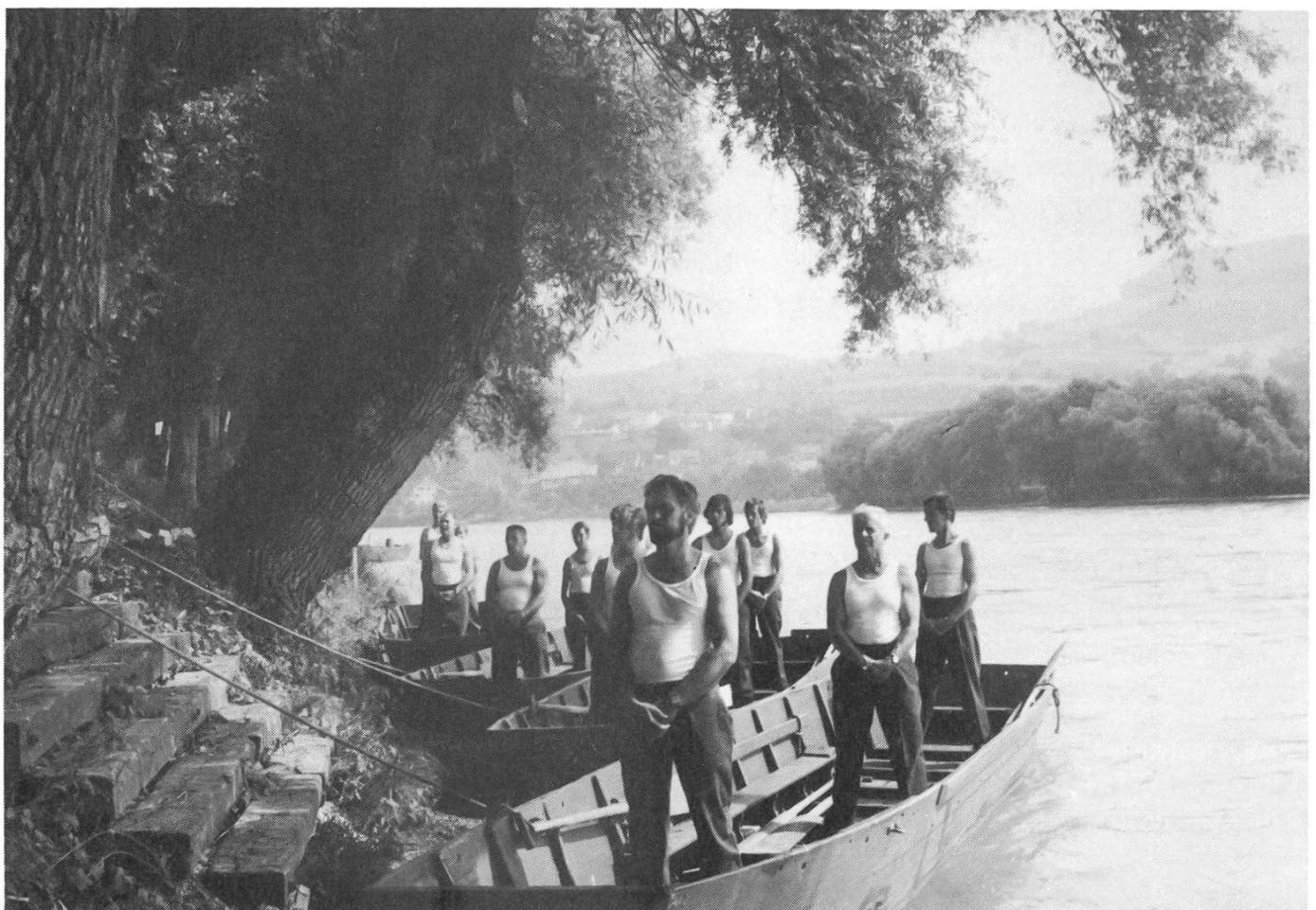
Neben den Eidgenössischen Wettfahren nahm der Verein auch an sehr vielen grösseren und kleineren Rayon-Wettfahren teil. Auch an diesen konnte die Sektion manch stolze Erfolge erringen.

Auch die Einzelfahrer beteiligten sich in der Regel erfolgreich an den Wettfahren und erreichten wie die Sektion bei Gelegenheit auch einen der vordersten Plätze.

Die erzielten Erfolge waren der schönste Lohn für die lange und anstrengende Vorbereitung auf die Wettfahren. Dass sie von der Bevölkerung der Stadt immer gebührend zur Kenntnis genommen wurden, fügte der Befriedigung über die gute Leistung noch ein Quentchen Stolz bei. Für die guten Resultate nicht weniger wichtig als das intensive Üben waren der Zusammenhalt und das kameradschaftliche Verhalten. Sie kamen aufs schönste zum Ausdruck, als man 1933 den arbeitslosen Mitgliedern die Teilnahme am Eidgenössischen Wettfahren in Basel durch eine Geldsammlung im Verein überhaupt erst möglich machte.



Die Sektion Bremgarten beim Antreten zum Wettkampf . . .





... und in Aktion am «Eidgenössischen» in Zurzach 1973



Höhepunkte im Vereinsleben: Die Eidgenössischen Pontonier-Wettfahren 1939 und 1979

An Eidgenössischen Wettfahren als Konkurrent mitzumachen, ist eines. Einen solchen Grossanlass selbst zu organisieren und durchzuführen, ist ein anderes. Dennoch konnte es bei der langen Tradition, die Bremgarten als Festort nicht nur der Schützen, Turner, Sänger und Musikanten, sondern auch vaterländischer Feiern, wie die des ersten Kantonsjubiläums von 1853 aufzuweisen hat, nur eine Frage der Zeit sein, bis es auch ein Eidgenössisches Wettfahren durchzuführen hatte.

In der Tat kam 1934, nachdem Bremgarten im Jahr zuvor mit der Durchführung der Delegierten-Versammlung des Schweizerischen Pontonier-Fahrvereins offenbar eine überzeugende Probe seines Könnens als Festorganisator abgelegt hatte, vom Zentralvorstand die Anfrage, ob Bremgarten das Eidgenössische Wettfahren 1936 übernehmen könne. Da der Stadtrat wegen der Wirtschaftskrise wenig Neigung dazu bekundete, verzichtete die Vereinsversammlung auf eine Bewerbung.

Kurz darauf beschloss die Vereinsversammlung im Januar 1935, sich um das 1939 fällige Eidgenössische Wettfahren zu bewerben. Im Sommer 1937 fragte der Zentralvorstand deswegen an. Schon im September sagte man in einer Sitzung mit dem Zentralvorstand und mit Vertretern des Verkehrsvereins zu. Anfangs 1938 konnte der damalige Stadtammann und Hptm i Gst Dr. Paul Hausherr als Präsident des Organisationskomitees gewonnen werden. Dieser hatte seine besondere Eignung zum Organisieren von Festen schon vorher bewiesen und bewies sie nachher noch manches Mal.

Mit der ihm eigenen Initiative und Phantasie bot der Stadtammann alle in Betracht fallenden Personen und Vereine auf und spannte sie in die Festorganisation ein. In eigener Person organisierte und inszenierte er nicht nur das Festspiel, zu dem er auch das «Drehbuch» schrieb, sondern auch den grossen

historischen Umzug. Schon einige Zeit vor dem Anbruch des ersten Festtages und während der Dauer des Anlasses war ganz Bremgarten auf den Beinen, um den Wettkampf der Pontoniere aus der ganzen Schweiz mit einem wahren Volksfest zu umrahmen. In grosser Zahl strömte das Volk von nah und fern zu dem von abwechselndem Wetter – am ersten Tag goss es wie aus Kübeln – begleiteten Grossanlass. Dieser geriet in jenen Tagen, da die politische Spannung in Europa sich dem Siedepunkt näherte und immer deutlicher auf einen neuen Weltkrieg hinsteuerte und da man täglich mit der Mobilmachung unserer Armee rechnete, zu einer eindrücklichen Kundgebung schweizerischen Wehrwillens. Nicht einmal ganz zwei Monate später brach der zweite Weltkrieg tatsächlich aus. Das Wettfahren war also noch knapp vorher mit viel Erfolg durchgeführt worden. Es blieb deswegen und wegen der ausserordentlichen Zeitumstände den Pontonieren, den Festbesuchern und den Einwohnern Bremgartens bis heute, und zwar bezeichnenderweise als Pontonier-«Fest» in sehr guter Erinnerung.

Der sehr gute Verlauf dieses Wettfahrens bewog den Verein, sich um das Eidgenössische Wettfahren 1961 zu bewerben. Für dieses Mal kam er jedoch nicht zum Zug.

Genau vierzig Jahre nach dem denkwürdigen Pontonier-«Fest», im Juli 1979 war Bremgarten erneut Veranstalter des Eidgenössischen Wettfahrens. Unter dem Präsidenten des Organisationskomitees, Architekt und Major i Gst Peter F. Oswald, war auch dieser Anlass sehr gut vorbereitet und nahm einen in allen Teilen reibungslosen und zufriedenstellenden Verlauf. Infolge der gewandelten Auffassungen und des Zeitgeistes, die solche Anlässe heutzutage anders als vor dem zweiten Weltkrieg begehen lassen, konnte das Wettfahren dieses Mal nicht mehr zu einem Volksfest wie 1939 werden. Wieder machten aber Stadtrat und Bevölkerung eifrig mit und trugen ihren wichtigen Teil zum guten Gelingen der Freudentage der Pontoniere aus dem ganzen Schweizerland bei. Aus der Sicht der Wettkämpfer war der Anlass sehr erfreulich.

Für sie war das eines der Wettfahren, bei dem die nahe beieinander liegenden Wettkampfplätze und der zentrale Festplatz die Geselligkeit mit den Kameraden aus andern Landesteilen voll auf ihre Rechnung kommen liessen und das deswegen besonders gut gefiel.

Jubiläen des Vereins

Es ist nicht selbstverständlich, dass ein Verein über längere Zeit zu bestehen vermag. Zu seiner Gründung haben immer bestimmte Überzeugungen und Ideale geführt. Des Menschen Meinungen ändern sich aber laufend, so dass es vorkommen kann, dass die Ziele eines Vereins verblassen oder nicht mehr aktuell sind. Der Verein muss also seine Tätigkeit den neuen Anschauungen anpassen, wenn er weiterbestehen will. Je erfolgreicher er dabei ist, umso grösser ist seine Chance, dass er überdauert. In diesem Sinn ist das Erreichen runder Geburtstage für einen Verein ein Erfolgsausweis und darum ein wohlbegründeter Anlass zum Feiern.

Seines 25-jährigen Bestehens hat der Verein im Jahr 1908 nicht gedacht. Möglicherweise hat das damals in Bremgarten durchgeführte Kantonale Schützenfest, das gross und klein, jung und alt mitfeierten, davon abgehalten. Dagegen verband er die Weihe seiner neuen Fahne am 26. Juli 1925 mit einem Wasserfest und mit der Feier des 40-jährigen Jubiläums. Dieses war zwar zwei Jahre verspätet. Das hinderte aber nicht, dass die ganze Bevölkerung dem grossen, von der Stadtmusik angeführten Festumzug durch die Stadt beiwohnte, an dem der Pontonier-Fahrverein Aarau als Patensektion und die Sektionen Baden, Dietikon, Luzern, Ottenbach und Zürich als Gäste mitmachten. In Scharen strömte das Volk am Abend ins Schützenhaus zur grossen Unterhaltung mit Stadtmusik, Männerchor und Turnverein.

Zum 50-jährigen Jubiläum



des Pontonier-Fahrvereins

1883

Bremgarten

1933



Noller Alfred
Ehrenmitglied - Vater



Freuler Johann
Ehrenmitglied



Schaufelbühl Heinrich
Ehrenmitglied - Vater - Ehrenpräsident



Gloor Fritz
Ehrenmitglied - Vater



Bachmann Arnold
Ehrenmitglied - Vater



Pfüssi Emil
Ehrenmitglied - Vater



Birchmeier Hans



Birchmeier August



Wyss Simeon



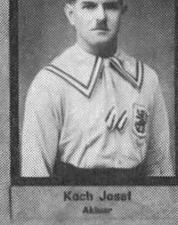
Wiederkehr Josef



Hermann Josef
Ehrenmitglied - Vater



Bürgisser Heinrich



Koch Josef
Aktiv



Schaufelbühl Heinrich
Präsident



Mathis Franz
Vize-Präsident - Materialverwalter



Fuglistaller Emil



Bürgisser Paul



Stutz Johann



Stadelmann Josef
Fahrtitel



Staubli Walter
Kontrolleur



Stutz August



Schmid Leo



Brugmoser Richard



Birchmeier Otto



Bürgisser Franz



Bürgisser Josef



Keller Engelbert



Dechaner Fritz



Martin Josef



Villiger Emil



Müller Jean



Birchmeier Emil



Schaufelbühl Karl



Widli Ernst



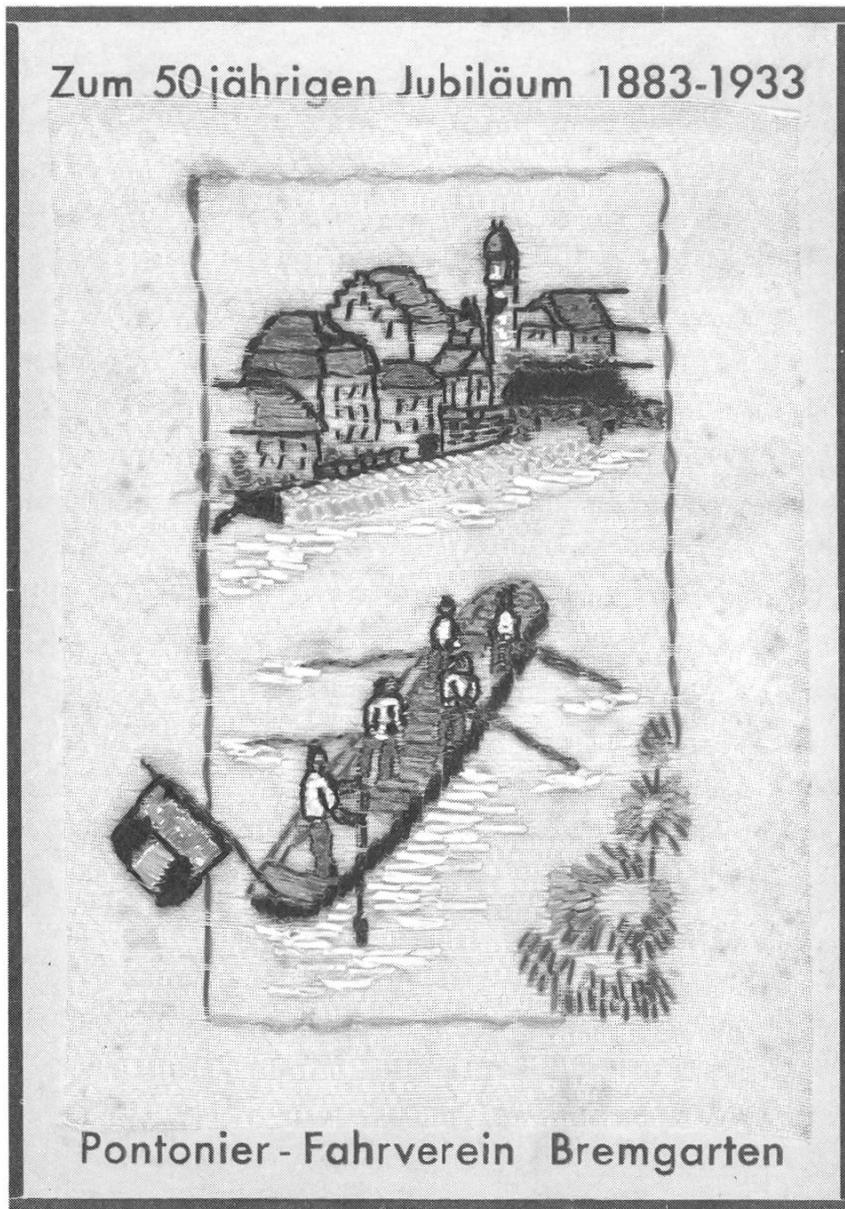
Morell Jakob

Ein glücklicher Einfall war es, das 50-jährige Jubiläum am 18. Februar 1933 mit der anderntags in Bremgarten tagenden Delegierten-Versammlung des Schweizerischen Pontonier-Fahrvereins zu verbinden. Am Samstagabend versammelte sich viel Volk im Schützenhaus. Beim Festakt hielt Stadtammann Dr. Paul Hausherr eine schwungvolle Ansprache, in der er die Geschichte des Vereins kurz zusammenfasste. Die Grüsse und Glückwünsche des schweizerischen Vereins überbrachte der Zentralpräsident Pont Hptm Flückiger. Vorher und nachher ging der Familienabend mit den Darbietungen der Stadtmusik, des Männerchors und des Turnvereins und mit dem von den Pontonieren gespielten Schwank über die Bühne. Die damaligen Mitglieder des Vereins sind auf der im neuen Vereinshaus an einem Ehrenplatz hängenden Jubiläums-Foto verewigt. Als Folge der «Affäre» Josef Abt sind im März 1935 einige wenige «Köpfe», die beim Verein in Ungnade gefallen waren, auf der Foto ausgewechselt worden. An die Stelle von Josef Abt rückte Heinrich Schaufelbühl, dessen Stelle Heinrich Bürgisser einnahm, und der erst 1935 als Mitglied aufgenommene Richard Bruggmoser kam an die Stelle von Rudolf Senn.

Am Sonntagvormittag fand die Delegierten-Versammlung des Schweizerischen Pontonier-Fahrvereins im Gesangssaal des Schulhauses am Obertorplatz statt. Der Stadtrat bewirtete die Delegierten mit einem Ehrentrunk aus dem Bürgerkeller, dem sich das Bankett im Schützenhaus anschloss. Als Andenken erhielten die Delegierten vom Verein eine von Arbeitslosen in St. Gallen gestickte Jubiläumskarte, auf der die Holzbrücke mit Amthof und der Uferseite der Reussgasse zu sehen war.

Die beiden Veranstaltungen verliefen zur Freude aller Teilnehmer in bester Harmonie.

Das 75-jährige Jubiläum wurde mit einem reichhaltigen Unterhaltungsprogramm am 22. März 1958 im Casino begangen. Das gutgelaunte Publikum erfreute sich an den Darbietungen der Stadtmusik, des Männerchors, des Damenturnvereins, eines



Stickerei-Arbeit; Geschenk an die Delegierten des SPFV

Mundharmonika-Trios und des kurz vorher entstandenen Bremgarter Cabarets «Brähestich», aus dem das heutige Keller-Theater herausgewachsen ist. Eine besondere Ehrung wurde dem 91-jährigen Josef Schmid, als Schulhausabwahrt, zuteil, der schon im Gründungsjahr dem Verein als Jungfahrer beigetreten war.

Die Fahnen des Vereins

Was ein richtiger Verein ist, besitzt auch ein Banner. So schaffte auch unser Verein 1887 seine erste Fahne an. Sie ist noch erhalten und zeigt den Geschmack ihrer Zeit. Dem heutigen Betrachter entlockt sie ein Schmunzeln, weil sie zeigt, dass entweder der Verfasser der Inschrift oder der Sticker mit der Rechtschreibung auf Kriegsfuss lebte. Dem Ehrenzeichen des Vereins tat das allerdings keinen Abbruch, wenn es lustig im Wind flatterte oder vom Fähnrich übermäßig geschwungen wurde.

Da die Fahne auf allen Wasserfahrten, Ausmärschen und Ausflügen dabei war und nicht immer nur Tage voll Sonnenschein erlebte, bot sie allmählich nicht mehr den schönsten Anblick dar. Die Versammlung beschloss darum am 12. August 1922, eine neue Fahne machen zu lassen, und bestätigte am 31. Oktober ihren Entschluss. In Verbindung mit einem Wasserfest und mit dem 40-jährigen Jubiläum wurde das neue Banner am 26. Juli 1925 unter grosser Beteiligung der Einwohner und unter Mitwirkung der Pontoniere von Aarau als Patensektion und derjenigen von Baden, Dietikon, Luzern, Ottenbach und Zürich als Gästen feierlich eingeweiht.

Dieses Banner diente dem Verein in guten und weniger guten Tagen fast gleich lang wie die erste Fahne. Mitte der sechziger Jahre war es indessen so schadhaft geworden, dass der Verein beschloss, es durch ein neues zu ersetzen. Im September 1968 konnte man aus sechs Entwürfen wählen und den Auftrag zur Herstellung beschliessen. Schon im folgenden Sommer (4. bis 6. Juli) übernahm der Verein das neue Banner im Rahmen eines bedeutenden, von 33 Sektionen bestrittenen Wettfahrens in einem würdigen Weiheakt aus den Händen des Fahnengöttis Hermann Comolli junior und der Fahnengotte Frau Irma Nauer-Giger.

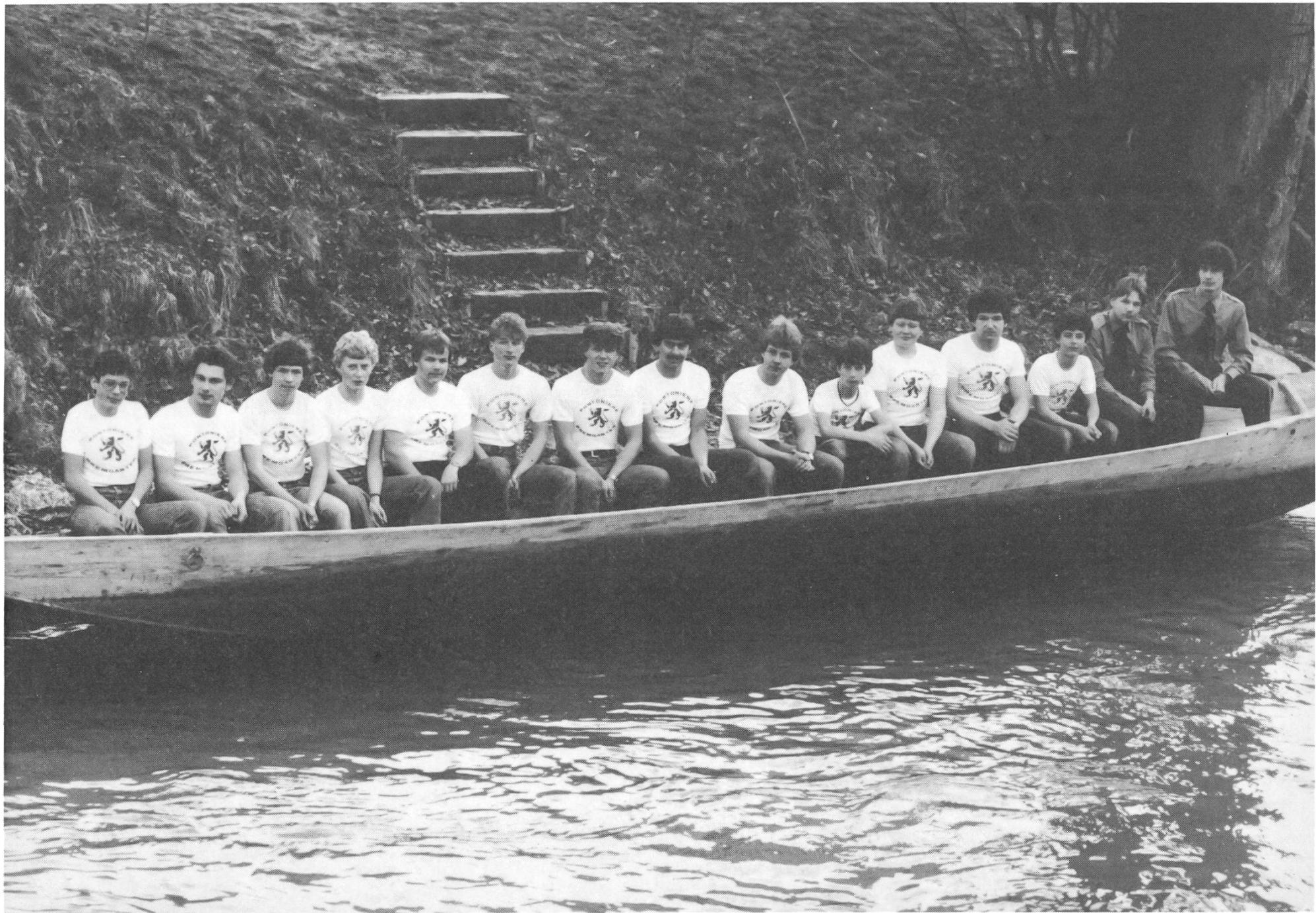
Die Jungfahrer

Von Anfang an widmete der Verein der Heranbildung eines tüchtigen Nachwuchses seine volle Aufmerksamkeit. Schon im ersten Jahr machte ein Mitfahrer, wie damals die Jungfahrer hießen, die Fahrübungen mit. War es lange Zeit den einzelnen Vereinen überlassen, ob und wie sie junge Pontoniere ausbilden wollten, so nahm sich der Schweizerische Pontonier-Fahrverein ab den dreissiger Jahren der Sache an und erliess eine gesamtschweizerisch gültige Regelung. Sie sah die Durchführung von Jungfahrerkursen vor. Deren Ziel war die vordienstliche Ertüchtigung der angehenden Militär-Pontoniere. Mit der Zeit änderten sich Einzelheiten des Ausbildungsprogramms; Ziel war und blieb aber die Ausbildung zum Pontonier.

Die zurzeit geltende Regelung ermöglicht jedem Schweizer Jüngling vom 13. bis 19. Altersjahr die Teilnahme an einem vom Verein durchgeführten Jungpontonier-Kurs. Hier lernt der Jüngling alle Elemente des Wasserfahrens sowie das Schlingen von Knoten und Bünden. Dazu kommen Schwimmen und Tauchen. Der erste Kurs führt in die Grundkenntnisse des Wasserfahrens ein und das Fahren mit Sturmbootmotoren schliesst den vierten Kurs ab. Leiter sind erfahrene und geschulte Fahrchefs. Alljährlich nimmt ein Genie-Offizier in einer Inspektion Leistungsprüfungen ab. Das Bestehen dieser Kurse ist der erste Schritt zur Einteilung bei den Armee-Pontonieren.

Die Jungpontoniere des Vereins unternehmen im Jahr einen bis zwei Ausflüge von einem bis zwei Tagen Dauer mit Schiff, Rucksack und Zelt.

Die Schar der Jungpontoniere im Jubiläumsjahr 1983





Der Vorstand der Sektion Bremgarten im Jubiläumsjahr 1983: *Stehend* (v. l. n. r.) Präsident: Marcel Hiltmann; Fahrchef: Josef Schättin; Vicepräsident und 2. Fahrchef: Erich Hirsiger; Jungpontonierleiter: Daniel Mutter; *Sitzend* (v. l. n. r.) Aktuar: Daniel Hofmann; Kassier: Peter Huber; Materialverwalter: Rudolf Isler

Der Verein heute

Der Verein zählt 27 Aktivmitglieder, von denen der jüngste 17 Jahre und der älteste 78 Jahre alt sind. Zu ihnen kommen noch 18 Jungpontoniere im Alter zwischen 13 und 16 Jahren.

Die Fahrsaison dauert von Ostern bis Ende Oktober. Unter der Woche finden abends eine bis drei Fahrübungen statt. Überdies nimmt der Verein an zwei bis drei Wettfahren teil.

Im Winter-Halbjahr treffen sich die Mitglieder wöchentlich einmal zum Turnen, und sie begeben sich auf eine zweitägige Herbstwanderung und eine eintägige Winterwanderung.

Jedes Jahr werden mit Vereinen und Gesellschaften fünf bis zehn Talfahrten von Bremgarten nach Gebenstorf gemacht. Es gehen dafür regelmässig etwa dreissig Anfragen ein, was zeigt, wie beliebt solche Wasserfahrten auf der unterhalb von Bremgarten in ihrem natürlichen Zustand erhaltenen Reuss sind.

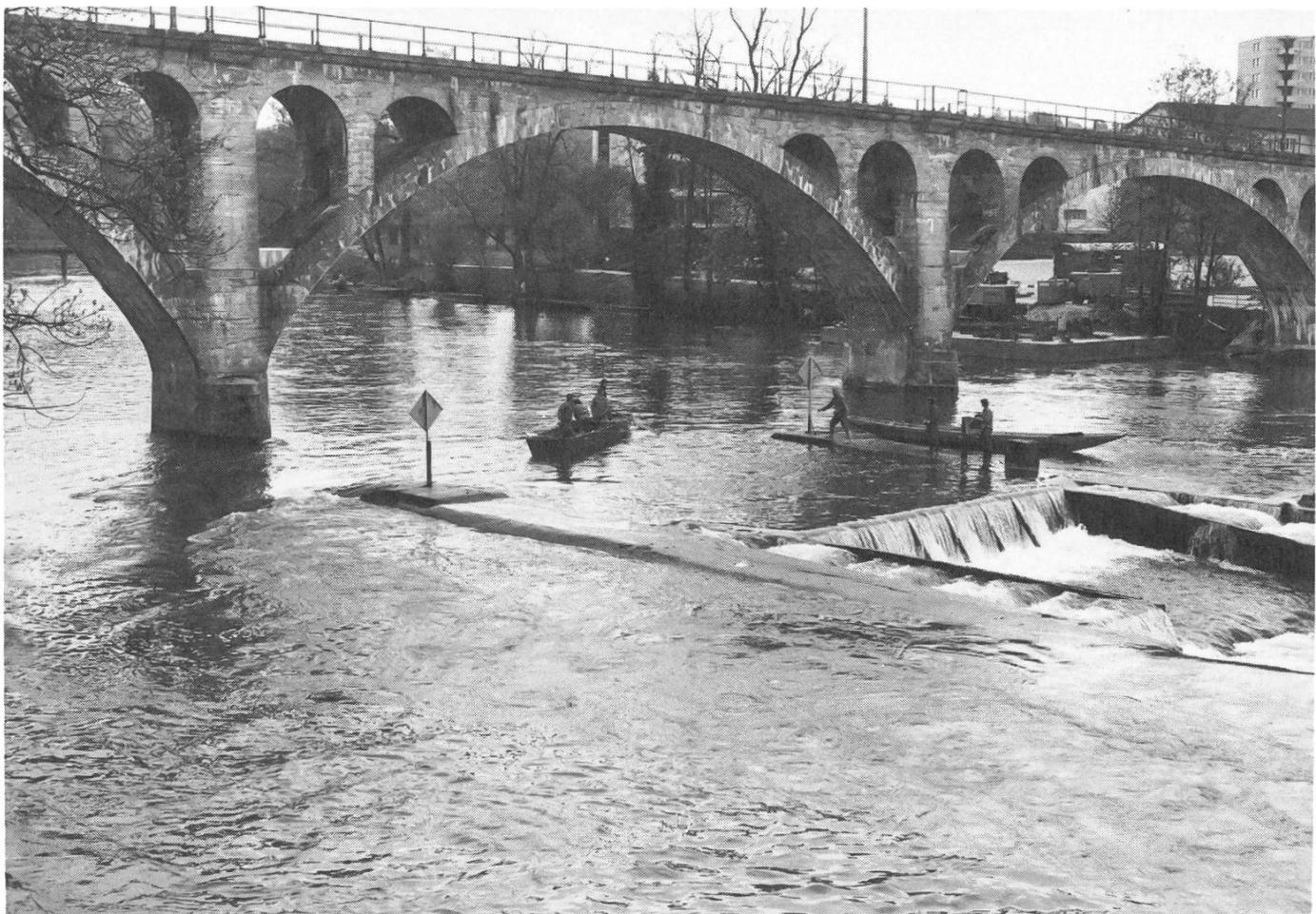
Zur Geselligkeit unter den Vereinsmitgliedern und zur Pflege der guten Beziehungen zur Bevölkerung werden von Zeit zu Zeit Wasserfeste, wie sie sich seit Jahrzehnten eingebürgert haben, organisiert und durchgeführt. Die Tradition dieser Anlässe ist durch den Bau des neuen Kraftwerks Emaus-Zufikon und durch den Bau des neuen Boots- und Vereinshauses in den letzten Jahren unterbrochen worden, soll jetzt aber wieder aufleben.

Im Dienste der Allgemeinheit

Seit den ersten Tagen des Pontonier-Fahrvereins war seine Tätigkeit nicht ausschliesslich auf die Bedürfnisse der Armee ausgerichtet. Vielmehr erklärten die Statuten auch die Hilfe bei Wassernot zum Vereinszweck.

Solche Hilfe gab, wie dargelegt, schon den unmittelbaren Anstoss zur Gründung unseres Vereins. Dazu bot sich ihm noch manches Mal Gelegenheit. Als die Reuss 1910 und 1933 Hochwasser führte, die Unterstadt überschwemmte und die Holzbrücke beschädigte, waren es die Pontoniere, die Tag und Nacht im Einsatz standen und dem Wasser wehrten. Seit 1936 waren vier Mitglieder in einem besondern Hochwasser-Hilfsdienst eingeteilt, der als erster ausrückte, wenn die Reuss hoch ging, der aber auch für die Hilfeleistung an andern Orten eingesetzt werden konnte.

Zu einer Rettungsaktion einmaliger Art kam es am 19. März 1933. An diesem Sonntagnachmittag hielt der Verein seine Generalversammlung im Vereinslokal zur «Waage» ab. Da wurde er mitten in den Verhandlungen alarmiert. Sein früheres Mitglied



Knifflige Phasen
beim Öffnen des Fellbaumes



Vinzenz Duc war im Stadt-Weidling mit Frau und zwei kleinen Kindern zum Vergnügen oberhalb der Holzbrücke dem rechten Wuhr entlang gefahren. Infolge Unvorsichtigkeit geriet der Weidling zu nahe an das Wuhr. Der Länge nach wurde er über das Wuhr gespült und blieb an dessen unterem Ende hängen. Zum Glück fiel keiner der Insassen aus dem Schiff. So schnell es eben ging, holten die alarmierten Pontoniere einen Weidling aus dem Depot im Schützenhaus, brachten ihn unterhalb der Bruggmühle ins Wasser und stachelten ihn unter der Holzbrücke durch und zwischen den beiden Wuhren flussaufwärts zum Unfallort. Zuerst wurden die Leute im Schiff, die bange Minuten verlebt hatten, weil der Weidling sich jeden Moment zu überschlagen drohte, in Sicherheit gebracht. Anschliessend war der festgeklemmte Weidling in mühsamer, stundenlanger Arbeit wieder flott zu machen. Die unterbrochene Generalversammlung aber musste an einem andern Tag fortgesetzt und beendigt werden.

Schon erwähnt wurden der Fährbetrieb Geishof—Hermet-schwil, der im Sommer-Halbjahr an Sonntagen von 10.00 bis 17.00 Uhr unterhalten wird, und das Öffnen und Schliessen des «Fellbaums» im Auftrag der Ortsbürgergemeinde. Schon anfangs der fünfziger Jahre hatte der Verein während längerer Zeit den Dienst an der seit alters in Sulz bestehenden Fähre besorgt, der sonst Sache des Wirts zum «Fahr» ist.

Seit Jahren beseitigt der Verein im Auftrag des kantonalen Baudepartementes ein- bis zweimal im Jahr das Holz, das bei den Pfeilern der Holzbrücke angeschwemmt wird und diese zusätzlich belastet.

In einem weitern Sinn im Dienst der Allgemeinheit beteiligt sich der Verein mit originellen Sujets, die ihm gute Rangierungen sichern, an den Fastnachtsumzügen, und alle drei bis vier Jahre führt er an der Bundesfeier die Festwirtschaft.

Bis zum Bau des neuen Kraftwerks Emaus-Zufikon war es dem Verein eine stets gern erfüllte Freundespflicht, Sektionen, die auf der Reuss zu Tal fuhren, mit einem bis zwei Weidlingen

entgegenzufahren, sie unterhalb des alten Stauwehrs mit einem Böllerschuss in Empfang zu nehmen und anschliessend sicher durch die wilden Wasser der mit grossen Nagelfluhblöcken übersäten Schlucht um den Zopfhau herum und bis zur Eisenbahnbrücke zu führen. Wenn einmal, und das kam gar nicht selten vor, ein Schiff bei der Durchfahrt durch das Stauwehr viel Wasser fasste oder sonst in Schwierigkeiten geriet, war die Hilfe unserer Pontoniere schnell zur Stelle und verhinderte ein Unglück.

Alles in allem kann man also feststellen, dass unser Jubilar seiner Vereinsdevise:

Den Wellen zum Trutz – dem Nächsten zum Schutz!

seit seinem Bestehen vorbildlich nachlebt. Dass er es auch in seinem zweiten Jahrhundert tun wird, darf man getrost als sicher annehmen.

Ehrenmitglieder

Niklaus Schmid, Schmiedmeister (1840—1916)

Eduard Klunge, Finanzdirektor Seidenfabrik (1845—1918)

Heinrich Kuhn, Pont Hptm, Ingenieur, Zürich (1852— 1925)

Rudolf Hasler, Mechaniker (1858—1904)

Josef Schmid, Schulhausabwart (1867—1963)

Heinrich Schaufelbühl, Wirt zum «Stadtkeller» (1869—1925)

Hermann Comolli, Baumeister (1874—1929)

Johann Fruet, Wasserbau-Aufseher (1878—1953)

Josef Honegger, Seiden-Fabrikant (1879—1945)

Alfred Notter, Schlosser BDB (1882—1949)

Arnold Bachmann, Maurer (1883—1964)

Josef Abt, Schlosser SBB (1891—1964), widerrufen 1935

Josef Bürgisser, Kondukteur BDB (1894—1960)
Franz Mathis, Waldarbeiter (1896—1961)
August Birchmeier, Papierer (1897—1977)
Heinrich Schaufelbühl, Handelsmann (1897—1983)
Walter Staubli, Papierer (1897—1969)
Josef Koch, Maurer (1899—1956)
Adolf Füglstaller, Streckenarbeiter BDB (1901—1963)
Karl Schaufelbühl, Bäcker & Wirt zum «Stadtkeller»
(1902—1967)
Jakob Hartmann, Strassenbau-Aufseher (1905—)
Hermann Comolli, Baumeister (1909—1975)
Josef Hartmann, Maurer (1888—1961)
Synes Wyss, Waldarbeiter (1900—1983)
Josef Schättin, Coiffeurmeister (1920—)
Max Hausherr, Steinmetz (1915—)
Jules Wietlisbach, Karton-Fabrikant (1896—1974)
Johann Stutz, Bauarbeiter (1904—1977)
Gottfried Oggenfuss, Metzger (1934—)
Heinrich Schaufelbühl, Handelsmann (1933—)
Pius Seiler, Schreinermeister (1934—)
Josef Stutz, Maschinist (1931—)
Adolf Burkard, Chauffeur (1936—)
Peter F. Oswald, dipl. Architekt ETHZ (1939—)
Rudolf Hausherr, Techn. Angestellter (1939—)
Max Stutz, Klärmeister (1940—)

Die Mitglieder des Vorstandes seit 1883

Alljährliche Wahl; es sind nur die jeweils Neugewählten aufgeführt!

Jahr	Präsident	Vizepräsident	Aktuar	Kassier	Materialverwalter	1. + 2. Sektionschef (1883–1895)	Beisitzer
						1. + 2. Oberfahrer (1896–1908)	
						1. + 2. Fahrchef (1909–heute)	
1883	Ernst Josef Isler	Andreas Koch	Germann Villiger	Josef Bucher	Gottfried Mathis	1. Niklaus Schmid	—
1884	Niklaus Schmid						—
1885	Andreas Koch	Jean Setz	August Gerwer				—
1886	Jean Setz	Jakob Morell			Franz Keller	Jakob Morell	Franz Keller
1887							—
1888							—
1889			Karl Weissenbach		Alois Keller Stephan Keller		Alois Keller
1890	Robert Clausen	Jean Setz		Heinrich Bürgisser	Stephan Keller	Robert Clausen	Stephan Keller
1891	Jean Setz	Robert Clausen	Heinrich Bürgisser	Robert Clausen	Mathis, Schuster	Jakob Morell	Heinrich Bürgisser
1892	Eduard Klunge	Rudolf Hasler	Jakob Morell		Niklaus Studer		Robert Clausen
1893							—
1894							—
1895			Heinrich Bürgisser		Stephan Keller	Heinrich Bürgisser	—
1896	Rudolf Hasler	Stephan Keller	Gottfr. Bachmann	Heinr. Schaufelbühl		Johann Meienberg	—
1897		Johann Meienberg	Emil Hüsser				—
1898	Johann Meienberg	Heinr. Schaufelbühl		Albin Stöckli	Johann Stadelmann		Albin Stöckli
1899			Albert Gehrig		Jakob Döbeli		Albin Schaufelbühl
1900	Heinrich Bürgisser				Alfred Gerwer	Heinrich Bürgisser	Josef Stadelmann
1901	Heinr. Schaufelbühl	Albin Schaufelbühl	Alfred Gerwer		Josef Gübeli	Albin Schaufelbühl	Albin Stöckli
1902		Albin Stöckli		Josef Gübeli	Jakob Döbeli		—
1903				Ernst Gübeli	Xaver Trottmann	Johann Meienberg	—

Jahr	Präsident	Vizepräsident	Aktuar	Kassier	Materialverwalter	1. + 2. Sektionschef (1883–1895) 1. + 2. Oberfahrer (1896–1908) 1. + 2. Fahrchef (1909–heute)		Beisitzer
1904			Johann Meienberg		Albin Stöckli Johann Meienberg	1.	2.	Josef Schmid Albin Schaufelbühl
1905				Alfred Gerwer				Alfred Notter
1906				Alfred Notter				Josef Wellinger
1907					Franz Schaufelbühl			Xaver Trottmann
1908		Fritz Gloor	Alfred Notter	Peter Wirth	Josef Wellinger		Fritz Gloor	
1909			Robert Schüepp	Johann Fruet	Xaver Trottmann	Fritz Gloor	Eduard Seiler	–
1910					Emil Plüss			–
1911							Johann Fruet	Arnold Bachmann
1912								Alfred Notter
1913					Engelbert Koller			
1914	Johann Fruet	Heinr. Schaufelbühl	Josef Abt	Arnold Bachmann			Josef Abt	
1915								
1916								
1917	Fritz Gloor		Josef Füglstaller			Josef Abt	Emil Plüss	–
1918					Heinrich Bürgisser			–
1919								–
1920	Josef Abt			Josef Bürgisser	Walter Staubli			Josef Hartmann
1921		Robert Weissenbach						
1922	Josef Bürgisser	Josef Füglstaller	Vincent Duc	Alfred Meier	Franz Mathis Johann Keusch	Josef Steger	Josef Jöhr	–
1923		Josef Steger	Emil Meyer	Johann Keusch	Franz Mathis			–

Jahr	Präsident	Vizepräsident	Aktuar	Kassier	Materialverwalter	1. + 2. Sektionschef (1883–1895) 1. + 2. Oberfahrer (1896–1908) 1. + 2. Fahrchef (1909–heute)	Beisitzer
1924		Josef Abt	Heinr. Schaufelbühl			1. Walter Staubli	—
1925		—		Walter Staubli		Josef Abt Jacques Isler	August Birchmeier
1926		—					—
1927	Fritz Gloor	Heinr. Schaufelbühl				Gustav Füglsteller Josef Wiederkehr	—
1928	Heinr. Schaufelbühl	Franz Bürgisser	Franz Bürgisser		August Birchmeier	Josef Wiederkehr Synes Wyss	—
1929		—	Josef Koch				—
1930		Josef Abt			Franz Mathis	Josef Abt Josef Wiederkehr	—
1931	Josef Abt	Franz Mathis					Josef Stadelmann
1932						Josef Stadelmann Josef Abt	—
1933				Franz Bürgisser			—
1934		Josef Koch			Emil Füglsteller		—
1935	Heinr. Schaufelbühl	Alfred Notter	Otto Birchmeier		Otto Birchmeier	Richard Bruggmoser Heinrich Bürgisser	—
1936				Josef Koch	Johann Stutz		Synes Wyss
1937					Josef Stadelmann		Josef Stadelmann
1938							—
1939							—
1940		August Birchmeier					—
1941							—
1942	Otto Birchmeier	Josef Koch	Josef Schättin				August Birchmeier
1943			Hans Keller		Johann Stutz		Josef Schättin
1944	Josef Schättin					Josef Schättin	Synes Wyss
1945		Hans Keller	Max Borner	Karl Schaufelbühl			

Jahr	Präsident	Vizepräsident	Aktuar	Kassier	Materialverwalter	1. + 2. Sektionschef (1883–1895) 1. + 2. Oberfahrer (1896–1908) 1. + 2. Fahrchef (1909–heute)	Beisitzer
1966						1.	2.
1967							—
1968			Hans Dietiker				—
1969	Kurt Pedolin		Jörg Hartmann		Adolf Burkart		Kurt Pedolin
1970							—
1971							—
1972							—
1973				Alfred Richterich			—
1974							—
1975					Bruno Bügisser		—
1976				Max Stutz			Gerant im Vereinshaus: Gottfried Oggfuss Pius Seiler
1977			Peter Huber				
1978	Jörg Hartmann	Rudolf Hausherr			Rudolf Hausherr		
1979						Alex Columberg	
1980	Thomas Kohler				Rudolf Isler		
1981			Marcel Hiltmann	Peter Huber			
1982	Marcel Hiltmann		Daniel Hofmann			Daniel Mutter	
1983		Erich Hirsiger			Josef Schättin	2. Fahrchef: Erich Hirsiger	Jungpont-Leiter: Daniel Mutter