FRIEDRICH BRAWAND: GESCHICHTE DES ROWING CLUB BERN

(Erschienen in: RCB-Nachrichten Nr. 1- 6, 1932)

1. Kapitel: Allgemeine Einführung

Eine Spanne von sechsundfünfzig Jahren liegt zwischen der Gründung des ersten Ruderclubs in der Schweiz und der Gründung des *Rowing Club Bern*.

Im Jahr 1863 wurde in Zürich der *See Club Zürich* gegründet. Acht Jahre vergingen bis zur Gründung des zweiten Clubs. Es war der *Polytechniker Ruderklub Zürich*, im Jahr 1871. Bereits im nächsten Jahr erhielt der Genfersee seinen ersten Ruderclub, die *Societé Nautique de Génève*. Und wieder verstrichen sechs bis zur Gründung des vierten Clubs: *Nordiska Roddföreningen* in 1878. Drei Jahre später wurde in Luzern der *See Club Luzern* gegründet.

In den nachfolgenden Jahren folgten sich die Gründungen rasch. Zug 1882, Basel 1884, Neuenburg 1885, Biel und Lausanne 1886, Vevey 1888. Im letzten Dezennium des verflossenen Jahrhunderts gesellten sich fünf neue Clubs zu den bereits bestehenden. In den ersten zehn Jahren unseres Jahrhunderts vergrößerte sich die Zahl der dem Schweizerischen Ruderverband angehörenden Clubs um zehn. Und wieder vergingen neun Jahre. Jahre, die dem *Schweizerischen Ruderverband* neuen Zuzug brachten. Hier wurde ein Club gegründet, dort taten sich freunde des Ruderns zusammen, überall wurde mit Lust und Freude dem schönen Rudersport gehuldigt.

Der *Schweizerische Ruderverband* zählte bereits 36 Clubs, alle größeren Städte und gar manche kleine und kleinste Stadt besaß ihren Ruderverein. Nur eine Stadt, eine der größten und wichtigsten, machte eine Ausnahme. Bern, die Bundeshauptstadt.

Diese an und für sich recht seltsame Tatsache mag auf den ersten Blick wohl den Eindruck der Interesselosigkeit erwecken. Manch ein Spaßvogel wird in diesem Zurückbleiben Berns gerne einen eklatanten Beweis echt bernischer Langsamkeit sehen. – Man denke sich: Sechsundfünfzig Jahre nach dem ersten Club!

Dem ist nun aber nicht so.

Bern bot seit jeher allen möglichen Sportarten sehr gute, oft die denkbar besten Verhältnisse. Nur einem Sport war die besondere Lage der Stadt lange Zeit ein nicht zu überwindendes Hindernis. Dem Sport auf dem Wasser im allgemeinen und ganz besonders dem Rudersport. Zur Zeit der Erst-und nachfolgenden Gründungen der eingangs dieses. Kapitels erwähnten Ruderclubs, bot die Bern umfließende Aare ein Bild, das mit dem heutigen nichts gemein hatte als eben das Bild fließenden Wassers.

Wenn auch das Vorhandensein von Wasser die Grundbedingung ist zur Ausübung des Rudersportes, so will das nun noch lange nicht Walter Ruprecht Gründungsmitglied und erster Präsident des RCB sagen, daß das Vorhandensein eines Flusses ohne weiteres die Ausübung des Rudersportes gestattet.

Durch keinerlei Schleusen gehemmt, war die Aare ein reißender Fluss, dessen schäumenden Wirbeln und Schnellen wohl solide Fischerbarken oder starke Pontons anvertraut werden durften, niemals aber leichte Yolen oder gar höchst empfindliche Ausleger.

Dabei muß berücksichtigt werden, daß die Aare damals der Bundesstadt einziges "Wasser" war. Der Wohlensee, von dem später die Rede sein wird, existierte noch nicht.

Es gab aber im Dezennium des Weltbrandes gar viele Stadtberner und in Bern wohnende Angehörige anderer Kantone, welchen der Rudersport in Rennbooten keine unbekannte Sache war. Diese Sportmänner, die den hohen körperlichen und moralischen Wert des Rudersportes irgendwo kennengelernt hatten und den liebgewonnenen Sport weiter treiben wollten, schlossen sich dem benachbarten und stets gastfreundlichen See Club Thun an.

Jeder dieser "Auswärts-Ruderer" mag wohl den Gedanken an die Gründung eines stadtbernischen Ruderclubs mit sich herumgetragen, gehegt und gepflegt haben. Allein, die einmal nicht zu ändernden Verhältnisse verunmöglichten zum vorneherein jeden Versuch.

Die einige Jahre später stattfindende Gründung des Rowing Club Bern erfolgte hauptsächlich auf Initiative dieser Rudersport-begeisterten Männer.

In der Zwischenzeit verbesserten sich aber die Verhältnisse ganz gewaltig.

Weitblickende und um das Volkswohl besorgte Männer, Staatsmänner, Ingenieure und Fachleute arbeiteten seit geraumer Zeit an der Verwirklichung eines allgemein nutzbringenden Projektes. – Dieses bestand darin, ein Teilstück der Aare, einige Kilometer unterhalb der Stadt Bern, in einen Stausee zu fassen und mit einem großen, modernen Werk abzuriegeln. So entstand der Wohlensee.

Dieser Name, der vor wenigen Jahren noch so gut wie unbekannt war, ist heute jedem Ruderclub der Schweiz bestens bekannt. Fand doch im Jahre 1922 eine vorzüglich organisierte Schweizerische Meisterschafts-Regatta auf dem idyllisch schönen Stausee statt. Der wilde Lauf der Aare wurde gebändigt und kanalisiert, so daß einer strecken weisen Befahrung des Flusses mit Rennbooten nichts mehr im Wege stand.

Die Zeit für die Gründung eines stadtbernischen Ruderclubs hatte geschlagen.

*

In den letzten Augusttagen des Jahres 1919 erließ eine Kommission zur Gründung eines stadtbernischen Ruder Clubs an einige in Bern ansäßige Schweizerbürger und Sportfreunde die Einladung zu einer am 3. September des Jahres im Burestübli des Restaurants Zytglogge stattfindenden Sitzung.

Dieser Einladung leisteten die hiernach verzeichneten Herren folge: Fritz Bähler, Jakob Baumann, Antoine Bouchet, Jules Greminger, Charles Jensen, James Leutwyler, Paul Meyer, Alexander Nußbaum, Fritz Ritschard, Walter Ruprecht und Konrad Schmid.

Nach aufklärendem Referat eines Kommissions-Mitgliedes beschloß die Versammlung einstimmig, einen Ruder Club Bern ins Leben zu rufen.

Ein aus den Herren Alexander Nußbaum, Paul Meyer, Konrad Schmid und Fritz Ritschard konstituierter Arbeitsausschuß wurde mit den Vorarbeiten zu dieser Gründung beauftragt.

Am gleichen Abend noch hielt dieser Arbeitsausschuß seine erste Sitzung. An Hand der Satzungen des See Club Thun wurden Statuten aufgestellt und eine Ruderordnung eingehend besprochen.

In Lausanne wurde einige Tage später das erste Boot der zukünftigen RCB-Flottille gekauft, eine Occasions Yole-de-mer. Die Direktion der Brauerei Gaßner stellte in liebenswürdigem Entgegenkommen ein wenige Meter von der Aare entferntes Magazin zur Bergung der eintreffenden Yole zur Verfügung.

Am 9. September 1919 hielt der Arbeitsausschuß seine zweite Sitzung, in welch er die letzten Anordnungen zur Gründung des Ruder Club Bern getroffen wurden.

Die Gründung fand statt am 12. September des Jahres 1919, abends acht einzweitel Uhr im kleinen Saal des Restaurants "Zur Schmiedstube" in Bern. Gleichzeitig wurde die erste Generalversammlung abgehalten und der Vorstand des Clubs gewählt. Die Bezeichnung Ruder Club Bern wurde abgeändert in Rowing Club Bern und als Club-Farbe Rot-Gold-Rot bestimmt.

Der Rowing Club Bern hatte zu leben begonnen. Es wird niemand verwundern, daß im Gründungsjahr 1919 weit mehr geschrieben, gerechnet und debattiert als gerudert wurde. Die Zahl der geruderten Kilometer, 120 nämlich, entspricht ungefähr der Zahl der in Sitzungen verbrachten Stunden. Der junge Vorstand sah sich vor Fragen gestellt, deren befriedigende Lösung auf ungeahnte Schwierigkeiten stieß. Dem idealen Zweck der Neugründung trat eine rein materielle Erscheinung gegenüber. Eine Erscheinung, die den Vorstandmitgliedern im allgemeinen und dem Kassier im besondern das Leben sauer machte. Die Frage der Finanzierung.

Zwischen der ersten Occasions-Yole-de-mer und dem letzt erworbenen prächtigen Vierer, zwischen dem primitiven Magazin am Aarestrand und dem schönen, mit allem hygienischen Komfort ausgestatteten Bootshaus am Wohlensee liegt eine lange Spanne Zeit.

Zwölf Jahre. – Zwölf Jahre hat es gebraucht, um das zu besitzen, was wir heute stolz unser Eigen nennen. Zwölf Jahre, in welchen mancher Sturm unsere Flagge zu zerfetzen drohte. Kräftige Hände aber haben diese Flagge immer und immer wieder dem Sturmwind entrissen und über diesen empor gehalten. Heute flattert unsere Rot-Gold-Rote Flagge lustig in der frischen Brise. Die Stürme sind vorbei.

Heute wollen wir Rückschau halten in der Geschichte unseres Clubs, derer gedenken die das geschaffen haben, was wir heute nur zu oft als Selbstverständlichkeit, als Geschenk, sogar als bedingungsloses Erbe betrachten.

Mit der Gründung des Clubs, dem Aufstellen von Statuten und Ruderordnung, mit der Gewinnung von Mitgliedern endlich, war die Sache nicht getan. Das Leben eines Ruderklubs beginnt mit dem Leben auf dem Wasser.

Jeder Sport bedingt zu seiner Ausübung ein gewisses Material. Sportmaterial aber kostet Geld, dieses mehr, jenes weniger. Jedermann weiß, daß Rudern nicht der Sportarten billigste ist. Wenige aber wissen, wie teuer das Material eines Ruderclubs zu stehen kommt. Die Gründer des Rowing Club Bern sollten es bald erfahren. Im Gründungsjahr betrug der Monatsbeitrag für Aktivmitglieder drei Franken.

Es gibt heute in der Schweiz kein halbes Dutzend Clubs mehr, deren Monatsbeitrag drei Franken oder weniger beträgt. Der Monatsbeitrag im RCB hat sich in den vierzehn Jahren seines Bestehens mehr als verdoppelt und dennoch zählt der Rowing Club Bern zu den Ruderclubs mit mäßigem Beitrag.

Es ist klar, daß mit der Mitgliederzunahme das Bedürfnis an Bootmaterial größer wird. Die Mehreinnahmen an Beiträgen stehen aber auch im besten Fall nie im Verhältnis zu den Mehrausgaben für Bootsmaterial. Dabei ist zu berücksichtigen, daß dem Rudersport die großen Einnahmequellen wie gewisse andere Sports zu verzeichnen haben, versagt sind. Ein Ruderclub ist sozusagen auf die Beiträge seiner Aktiv-und Passivmitglieder angewiesen.

Ende 1919 zählte der RCB dreizehn Mitglieder und besaß an Bootsmaterial eine ältere Yole-de-mer.

Wie schlecht es mit der Clubkasse bestellt war, mag aus der Tatsache hervorgehen, daß an der Vorstandsitzung vom 19. September 1919 "um den noch schwachen Club nicht zu schwer zu belasten" das Ersetzen einer Planke und die Neulackierung des Bootes auf ein späteres Datum verschoben wurde. Daß unter solchen Umständen an eine Neubeschaffung nicht gedacht werden durfte, bedarf eigentlich keiner Erwähnung. Ebenfalls auf ein späteres Datum verschoben wurde das Anerbieten des See Club Thun, dem RCB den Vierer-Ausleger "Salamander" zu verkaufen.

Das Boot wurde später gekauft und hängt heute – tempora mutantur – als Museumsstück hoch oben im neuen Bootshaus, so hoch, daß sich selten ein Blick dahin verirrt. Und wenn einer dem Boot einen wehmütigen Blick zuwirft, so ist es ein Ruderer der dabei war, "damals", als man den Salamander, bis an die Knie im Wasser stehend, in die Aare setzte. Von einem Ponton wie wir heute einen besitzen, war damals nämlich keine Rede. Die Vorstandsitzung vom 19. September war für lange Zeit die letzte. Nach den ersten Tagen enthusiastischer Beschlüsse und freudiger Erwartungen traten Wochen der Ruhe ein. Eine Ruhe, die sich durch nichts vom Scheintod unterschied.

Wohl fanden sich immer einige Herren zum Rudern ein. Die Uebungen oder, um der Wahrheit die Ehre zu geben, die Spazierfahrten, hatten keinerlei offiziellen Charakter. Es wurde eben gerudert weil ein Boot da war.

Eine gewisse Mutlosigkeit hatte sich aller bemächtigt. Die Lage war in der Tat alles weniger als beneidenswert. Ein Bootshaus das keines war, kein Ponton, ein reparaturbedürftiges Boot, herzlich wenig Mitglieder und, um all diesen Uebelständen die Krone aufzusetzen, eine funkelnagelneue Clubkasse, deren trostlose Leere beängstigender wirkte als alles übrige.

Eine gewisse Mutlosigkeit. Denn wirklich entmutigen ließ sich keiner. Jeder hielt fest an der einmal begonnenen Sache. Man muß es den Männern von damals hoch anrechnen, daß sie die Ruder nicht fahren ließen. Wir, die Nutznießer von heute, haben allen Grund den RCB-Männern von damals dafür dankbar zu sein.

*

2. Kapitel

Die Geschichte des Clubs von seiner Gründung bis zum regelmäßigen Ruderbetrieb auf dem Wohlensee

Endlich, am 26. November 1919 fand wieder eine Vorstandsitzung statt und zwar zum ersten Mal im Hotel Bristol, welches heute der Rendez-vous-Ort der RCB-Ruderer im allgemeinen und der RCB Skater im besondern ist.

Das Haupttraktandum dieser Sitzung war, aus leicht begreiflichen Gründen, den Finanzen gewidmet. Ich zitiere aus dem Protokoll: "Um die allernotwendigsten Anschaffungen zu machen und die dringendsten Auslagen decken zu können, muß ein Betrag von Fr. 10‘000.– beigebracht werden." Man merke sich: Allernotwendigst und dringendst.

An gutgemeinten Vorschlägen fehlte es wahrlich nicht: Obligationen-Anleihe, Verlosung, Kreditbeschaffung gegen Bürgschaft usw. usw. – Man beschloß, die Möglichkeit einer Kreditbeschaffung gegen Bürgschaft unter die Lupe zu nehmen und bestellte zu dieser herzerfreuenden Arbeit eine Kommission. Diese machte sich auf den Weg.

Die Beschlußfassung zu Traktandum eins hatte einen zweiten Beschluß zur folge: "Sobald uns der vorerwähnte Kredit sicher ist, sollen Boote gekauft werden". Und wieder vergingen einige Wochen. Der Winter war ins Land gezogen. Die Yole-de-mer fror im Schuppen, daß die Planken ächzten. Die Finanzkommission war unterwegs, irgendwo, auf der Suche nach Bürgen.

In der Zwischenzeit war der Rowing C1ub Bern in den Schweizerischen Ruderverband aufgenommen worden. Man fand sich zusammen, um das Ereignis würdig zu feiern (inoffiziell, bitte!) Die verloren geglaubte Finanzkommission erschien in corpore, müde, enttäuscht, jeder Hoffnung beraubt. Noch war keiner gefunden, bereit, Bürgschaft zu leisten. – Doch bald vergaß man die Strapazen der ersten Campagne, und rüstete zur zweiten. Noch einmal machte sich die Kommission auf den dornigen Weg. Sie sollte nie mehr zurückkehren!

In der letzten Altjahrwoche war noch kein Geld vorhanden, wohl aber eine verlockende Offerte der Bootbaufirma Dossunet in Joinville-le-Pont in Frankreich. An der Vorstandsitzung vom 29. Dezember des Gründungsjahres wurde die Offerte zur allgemeinen Kenntnis gebracht.

Das Protokoll Nr. 7 berichtet über diese von einem hohen Optimismus getragene Sitzung:

"Es entspinnt sich eine rege Debatte über den Ankauf einer Viereroder Achter-Yole. für die Vierer-Yole wird folgendes angeführt: Die schwierige finanzielle Lage des Clubs wird es kaum möglich machen, die Anzahlung, die Hälfte des Kaufpreises, für eine Achter-Yole zusammenzubringen. Die nötige Anzahl Ruderer um einen Achter zu besetzen fehlt. Eine große Schwierigkeit wäre das Aussetzen des Bootes und das Kehren im stark fließenden Wasser der Aare. Die nötige Unterkunft für das große Boot fehlt.

für das Achter-Boot wird angeführt: Sobald das Programm der Finanzierung durchgeführt sein wird, wird auch das Geld für ein teureres Boot vorhanden sein. Die gehörige Anzahl Ruderer für eine Achter-Yole wird bald beisammen sein; sobald der Club bekannt wird, kommen auch noch alte, hier ansäßige Ruderer und aus den neuen, jüngeren Mitgliedern wird bald eine Anzahl durch richtiges Training so weit sein, um einen Achter fahren zu können. Die großen Chancen bei der Achter-Regatta, da noch nicht viele solcher Boote im Gebrauch, dürfen nicht außer Acht gelassen werden. Das Einsetzen und Herausnehmen aus dem Wasser verursacht nicht mehr Mühe als das eines Vierers; beide müssen gleich ' sorgfältig behandelt werden.

Die Unterkunft für die Boote, die wir gegenwärtig haben, muß verbessert werden, ob ein Achter oder ein Vierer-Boot gekauft wird.

Platzmangel ist doch vorhanden. Die Meinungen bleiben so ziemlich geteilt. Da der endgültige Entscheid über eine Bootbestellung Sache der Clubversammlung ist, einigt sich der versammelte Vorstand zu folgendem Antrag: Der einzuberufenden Clubversammlung wird empfohlen, eine Vierer-Yole zu bestellen und, sofern das Finanzierungsprojekt voll durchgeführt wird, eine Achter-Yole aufzugeben." – Damit schloß das Jahr 1919.

*

Die erste Clubversammlung des Rowing Club Bern fand am 3. Februar 1920 in der Bar des Hotel Bristol statt. Von den 13 Mitgliedern fehlte beinahe die Hälfte. An dieser Versammlung wurde beschlossen, den seinerzeit von den Herren Gassner zur Verfügung gestellten Schuppen in ein Bootshaus umbauen zu lassen!. Bei der Firma Dossunet wurden eine Vierer Yole-de-mer und zwei Ersatzruder bestellt.

Als am 15. März die Rudersaison begann, zählte der Rowing C1ub Bern 19 Aktiv-und 11 Passivmitglieder. Der Monatsbeitrag war auf 4 Franken erhöht worden.

An der Generalversammlung vom 27. Februar, an welcher unser heutiges Ehrenmitglied, Herr Karl Fortmann, als Aktivmitglied aufgenommen wurde, kam notgedrungen die alte Frage der Finanzierung zur Sprache. Aus dem Protokoll geht hervor, daß eine neue Finanzkommission ins Leben gerufen wurde: "Von dem Vorschlag, die erforderliche Summe mitte1st Bürgschaften aufzunehmen, mußte Umgang genommen werden, da sich die vorgesehenen Herren des Bürgens nicht einverstanden erklärten. Nach längerer Diskussion wird eine Finanzkommission gewählt. Es hat dieselbe den Auftrag, so rasch wie möglich die Summe von Fr. 15.000, zu beschaffen und zwar wie beschloßen wird, daß der Club Schuldscheine im Betrag von Fr. 50 und Fr. 100 vertreibt."

Der Vertrieb dieser Schuldscheine entsprach nicht einmal den bescheidensten Hoffnungen. So erschien denn auch Herr Karl Fortmann wie ein erlösender Engel. Dank dieser unerwarteten Hilfe konnte die Boothausfrage erledigt und an den Kauf von Bootsmaterial gedacht werden. Nebst den direkten hatte Kar! Fortmanns generöse Hilfeleistung auch indirekte Folgen, die sich etwas später zeigten und auch heute noch zu erkennen sind: die Zunahme von Mitgliedern nämlich. Es ist dies eine durchaus logische Erscheinung, welche keiner langen Erklärung bedarf. Die Erscheinung beruht auf einer menschlichen Schwäche, der Bequemlichkeit. Je besser ein Sportverein installiert ist, je mehr er seinen Mitgliedern bieten kann, um so leichter ist das Anwerben neuer Mitglieder. Diese Tatsache tritt heute besonders scharf und deutlich zu Tage.

In wenigen Monaten verdoppelte sich die Zahl der Aktivmitglieder, während die Zahl der Passiven am 31. Dezember 1920 über 50 betrug. Eine Offerte des bekannten Zürcher Clubs Nordiska Roddföreningen berücksichtigend, kaufte der R. C. B. anfangs März den Achter-Ausleger "Hecht", welcher heute noch gefahren wird.

Wir wollen erwähnen, daß die heute noch gefahrene Yole "Rex" ebenfalls im Jahre 1920 gekauft wurde.

Auf Antrag des Vorstandes wurde von der Clubversammlung vom 7. Mai der Monatsbeitrag auf fünf Franken erhöht. Dieser Beitrag wurde bis vor wenigen Monaten beibehalten. Die letzte Erhöhung auf sieben Franken erfolgte aus Gründen, welche in einem andern Abschnitt dieser Schrift erwähnt werden.

Das erste öffentliche Auftreten erlebte der RCB am 12. September anlässlich eines Sportfestes des Stadtbernischen Sportverbandes.

Vor ungefähr 1000 Zuschauern wurden vor dem Marzili-Bad zusammen mit dem Seeklub Thun und dem Seeklub Interlaken einige Rennen gefahren, welche beim Publikum großen Beifall fanden.

Wenige Tage früher führten einige Mitglieder des Clubs die erste Fahrt auf dem Wohlensee aus. Keiner der Teilnehmer ahnte damals, welche Rolle der Stausee in der spätem Geschichte des Clubs spielen sollte.

Inzwischen trainierte auf der Aare ein Boot, um den Club an der am 26. September stattfindenden Herbstregatta des Seeklubs Interlaken zu vertreten.

Als am Abend des Regattatages die Kunde vom Sieg des RCB-Vierers in Bern eintraf, war die Freude im Club übergroß.

Im Herbst 1920 wurde nach vorheriger Aussprache mit dem leitenden Vorstand der Gymnastischen Gesellschaft Bern eine Fusionierung mit derselben erwogen. Die Fusionierung sollte dem finanziell immer noch schwachen R. C. B. gestatten, sich finanziell besser zu stellen. Nach langwierigen Verhandlungen und Besprechungen wurde im Oktober der Fusionsgedanke endgültig aufgegeben.

Am 15. Oktober unterbreitete der damalige Clubsekretär, Herr A. Haldemann, dem versammelten Vorstand den Vorschlag, die Frage zu prüfen, ob nicht am linken Aareufer, unterhalb der Halenbrücke, Land für die spätere Erstellung eines Bootshauses gesichert werden könne.

Von einem Ruderbetrieb auf dem Wohlensee war damals noch nicht die Rede. Herrn Haldemanns Vorschlag war ein erster Fingerzeig und sollte, wie wir sehen werden, nicht ohne Folgen bleiben.

Das in der Zwischenzeit fertig erstellte Boothaus wurde am 24. Oktober 1920 eingeweiht. Bei dieser Gelegenheit fand die erste offizielle Boottaufe statt. Patinen waren Frau K. Fortmann und Fräulein H. Haller.

Eine sehr gut besuchte Soirée-dansante vereinigte die RCB-Mitglieder und ihre Angehörigen zum ersten Club-Ball im Hotel Bristol und bildete den Abschluss eines über alles Erwarten gut gelungenen Tages. Als der Glücklichste aller Glücklichen darf wohl der Kassier erwähnt werden, welcher einen Reinertrag von über 800 Franken in seine arme Kasse einsperren durfte.

Anfangs November reichte der Clubpräsident, Herr Walter Ruprecht, seine Demission ein. Starke berufliche Inanspruchnahme zwang ihn, von dem liebgewordenen Posten zurückzutreten. Dem Gesuch wurde, nachdem vergebens versucht worden war, Herrn Ruprecht zum Rückzug seiner Demission zu bewegen, unter Verdankung der geleisteten Dienste entsprochen. Am 12. November erfolgte die Wahl von Herrn Armbruster, dem bestbekannten Freiballonführer und nachmaligen Gordon-Bennet Sieger, zum Clubpräsidenten.

In ihrer Sitzung vom 21. November 1920 in Lausanne, beschlossen die Delegierten des Schweizerischen Ruderverbandes auf Antrag des Club de l'Aviron de Vevey, die Möglichkeit zu prüfen, die Schweizerische Meisterschaftsregatta jedes Jahr auf dem gleichen See auszutragen.

Herr Ruprecht hatte seinerzeit das Central-Comitee des Schweiz. Ruderverbandes auf den Wohlensee aufmerksam gemacht. Das Centralkomitee hatte sich von Herrn Ruprecht über die Möglichkeit, auf dem Wohlensee große Regatten auszutragen, orientieren lassen und ersuchte darauf den Rowing C1ub Bern, eine Probe-Regatta abzuhalten.

Die letzte Vorstandsitzung im Jahr 1920 befasste sich denn auch mit der Frage der Organisation einer Wohlensee-Regatta.

Die letzte Fahrt im Jahr 1920 fand am 31. Dezember Nachmittags vier Uhr, bei 126' unter null statt. Im Fahrtenbuch steht: Sylvesterbummel im Sonnenschein.

Um den Kontakt zwischen den Clubmitgliedern auch während der Wintermonate aufrecht zu erhalten, wurden, solange die Schneeverhältnisse es erlaubten. Kleinere und größere Skitouren ausgeführt. Die Skitouren erfreuten sich bald einer regen Beteiligung. In den kommenden Wintern verfügte der Rowing Club Bern über eine eigene Skihütte oberhalb Oberwil im Simmental.

*

Auf dem Papier bestand der RCB seit dem Jahr 1919. Richtig zu leben begann er aber erst zwei Jahre später, im Jahr 1921. Bevor ich mit dem erzählenden Bericht über jenes Jahr beginne, möchte ich meinen Lesern einige Zahlen bekanntgeben; keine Sprache ist so beredt, wie die der Zahlen. Wie bereits erwähnt: Ein Ruderclub lebt richtig nur auf dem Wasser. Dieses Leben ist einem wohlorganisierten Club nicht gleichgültig. Er kontrolliert die Fahrten.

Ich kann, wie man verstehen wird, das Jahr 1919 nicht zu statistischen Zwecken anführen.

Im Jahr 1920, dessen Haupterzeugnisse Ihnen nunmehr bekannt sein dürften, betrug die Zahl der geruderten Kilometer 3028. Das folgende Jahr hatte einen ungeahnten Aufschwung zu verzeichnen. 11‘471 Kilometer! – Ein Ruderer, der erste nämlich, ruderte allein 991 km, d. h. beinahe ein Drittel der Gesamtleistung von 1920. Diese außerordentliche Leistung sollte lange Jahre als Rekord bestehen bleiben.

Erst im Jahr 1929 wurde dieser Rekord gebrochen und um volle 250 Kilometer verbessert. Der im 1921 von Herrn Fritz Ritschard aufgestellte Rekord ist bis heute überhaupt nur von vier Ruderern überboten worden.

11 471 Kilometer. Auch dieses Kilometertotal sollte acht Jahre lang Rekordleistung bleiben. Es wurde erst 1929 auf 13‘498 Kilometer verbessert. (Rekord seit 1931 = 17‘339)

Mit der Aktiv-und Passivmitgliederzunahme verbesserte sich die finanzielle Lage des Clubs. Man war so weit, alte Schulden decken zu können; das war aber alles.

An der zweiten Vorstandssitzung 1921 wurde neuerdings ein Darlehensprojekt ins Auge gefaßt.

Wissen die Ruderer von heute, die es lieben, ihre Sonntagssiesta auf dem großen Landungssteg zu schlafen, wissen sie, dass zwanzig Monate nach seiner Gründung der Club keinen dieses Namens würdigen Ponton besaß? Daß die am 19. Januar 1921 versammelten Vorstandsmitglieder bei der Frage des Pontonbaues die Köpfe schüttelten und vielfragende Blicke nach dem Kassier warfen? Wissen sie daß dieser den Mund nicht zu öffnen brauchte, weil seine vielsagenden Blicke Bände sprachen?

Die Schulden waren bezahlt. Nur eine nicht. Das Darlehen, welches Herr Fortmann dem Club gewährt hatte. Herr Fortmann ließ sich nicht lange bitten und schob, dem Club einen neuen Dienst leistend, die Amortisation auf einen unbestimmten Termin hinaus.

Die finanziellen Sorgen ziehen sich wie ein roter Faden durch die Geschichte des Clubs. Man wird müde, sie auf jeder Seite zu erwähnen, was schlimmer ist, man wird müde, sie auf jeder Seite zu lesen. So möchte ich sie hier zum letzten Mal erwähnen.

Die erste Wohlenseeregatta schloß trotz Massenbesuch mit einem Defizit. Der zweiten und letzten Regatta auf dem Wohlensee, der Schweizerischen Meisterschaftsregatta 1922, war ein großer sportlicher Erfolg beschieden. Das finanzielle Resultat war eine Katastrophe. Das W ort ist nicht übertrieben. Wenig fehlte, und das Jahr 1922 wäre das letzte des RCB gewesen. Der Club erholte sich nur schwer, – aber er erholte sich. Die Folgen des großen Abenteuers machten sich von Jahr zu Jahr weniger bemerkbar. Dank der Treue der Mitglieder, dank einer mustergültigen und umsichtigen Führung genas der Club und erfreut sich heute einer Gesundheit, wie man sie besser nicht wünschen kann.

Und nun, nach diesem kleinen Spaziergang durch ein Jahrzehnt, zurück zum Jahr 1921.

Das Jahr begann mit einem wahren Regattafieber. Niemand blieb davon verschont. Wo man sich sah, wo man sich traf, an der amourösen „Loebecke“, im „Chübel“, in der "Röhre", überall sprach man zu zweit, zu dritt, von der Regatta auf dem Wohlensee. Die Pessimisten sprachen von einer nationalen Regatta; die Optimisten unterhielten sich über den nicht zu bezweifelnden Erfolg einer internationalen Regatta, die ganz Beherzten endlich sprachen von überhaupt nichts anderem mehr, als von der Ersten Europameisterschafts-Regatta auf dem Wohlensee bei Bern.

Keinem von allen waren die Schwierigkeiten bekannt, die eine Regatta auf dem Wohlensee damals beinahe unmöglich machten.

Ich schreibe ausdrücklich damals. Ich unterstreiche das Wort, um zum vornherein jedem Mißverständnis zu begegnen.

Der kalte Januar ging vorüber. Die guten Schneeverhältnisse im Februar erlaubten zahlreiche Skitouren. Man traf sich im Hochgebirge, im Gantrischgebiet, wohl auch an den weniger gefährlichen Hängen des alten Gurten. Man bekümmerte sich viel um Skier und Wachs und zog beim Wort Rudern fröstelnd die Schulterblätter zusammen, Riemen und Dollenfett waren in Vergessenheit geraten. Vor allem wurde die Kameradschaft und Geselligkeit gefördert.

Daß die RCB-Mitglieder sich eine große Familie fühlten, bewiesen sie, als sie zu der Frühlingssoiree am 12. März beinahe vollständig auf dem Tanzparkett erschienen.

Am nächsten Tag fand vor dem Boothaus Altenberg das' Anrudern statt. Bei dieser Gelegenheit wurde der Achter-Ausleger "Hecht" von Frau L. Haldemann aus der Taufe gehoben. Nach dem Anrudern verbrachte man gemütliche Stunden im Kursaal Schänzli.

Das eigentliche Rudertraining begann am I. April. Einige Tage später wurde eine aus den Herren P. Armbruster, J. Leutwyler und F. Ritschard bestehende Trainingsleitung ins Leben gerufen.

Die Uebungen fanden während des ganzen Jahres auf der Aare statt. Wohl wurden ab und zu Fahrten auf dem Wohlensee ausgeführt; ein eigentliches Training auf diesem Gewässer begann erst einige Jahre später.

Daß im Jahr 1921 sehr fleißig gerudert wurde, haben wir bereits erwähnt. Daneben wurden die organisatorischen Arbeiten für die erste Wohlensee-Regatta nicht vernachlässigt. Aktiv-und Passivmitglieder teilten sich in die verschiedensten Arbeiten. Der Rowing Club Bern setzte alles daran, um der ersten von ihm organisierten Regatta einen vollen Erfolg zu sichern. Der Schwierigkeiten waren nicht wenige, was man im Verlauf der Vorbereitungsarbeiten bald bemerkte.

*

Die erste Nationale Ruder-Regatta auf dem Wohlensee, das Hauptereignis des Jahres, fand am 28. August 1921 statt. Der Regatta war das schönste Wetter beschieden. Der Besuch war groß. Der sportliche Erfolg noch größer. Am größten aber war die finanzielle Schlappe. Wir wollen die Ursachen des finanziellen Mißerfolges nicht an dieser Stelle erwähnen. Es sind ungefähr dieselben, welche ein Jahr später den überaus ungünstigen Abschluß der Schweizerischen Meisterschafts-Regatta verursachten. Wir müssen aber bemerken, daß die Regatta 1921 vom Rowing Club Bern mustergültig und bis in die kleinsten Einzelheiten organisiert worden war, was aus dem Bericht des Zentralkomitees des S R V deutlich hervorgeht. Der finanzielle Mißerfolg war nicht die Schuld des RCB.

Dem Jahrbuch des Schweizerischen Ruderverbandes 1921 entnehme ich den Rapport du Comite Central sur la question d'un bassin National pour l'Aviron en Suisse, welchen ich der Vollständigkeit halber in der Originalsprache (Vorort des SRV pro 1921 war Lausanne) und in extenso wiedergebe:

Messieurs,

Lors de notre dernière assemblée, vous avez émis le vœu que votre comite étudie la question d'un bassin de course pour les Championnats Suisses. Le Lac de Wohlen prés Berne était, de par sa situation centrale, un des endroits propices tout indique comme lieu d'essai, et le Rowing Club de Berne s'est spontanément offert pour organiser, dans le courant de l'année, une régate sur ses eaux.

Le 28 aout dernier donc, une dizaine de clubs avaient répondu à l'invitation de nos amis bernois pour prendre part à cette première manifestation sportive.

Le Comité central était représenté par trois de ses membres et avait jugé bon de prier tous les clubs de déléguer un des leurs, pour se rendre compte de visu de ce premier essai.

Nous ne nous étendrons pas sur les résultats sportifs de la journée, mais nous tenons toutefois a relever ici le dévouement, l'empressement et la volonté de vaincre les difficultés rencontrées, qu'ont témoignes les membres du Rowing Club de Berne. L'organisation était parfaite jusqu'en ses moindres détails. Notons en passant la présence de Monsieur le Conseiller fédéral Scheurer et des membres du gouvernement bernois, qui témoignaient ainsi leur sympathie a l'aviron. Examinons maintenant les avantages et les inconvénients de cet emplacement.

L'expérience, bien courte il est vrai, puisque nous ne pouvons-nous baser que sur les régates du 28 aout et sur la finale en double skiff des Championnats Suisses, ne nous permet pas d'affirmer d'une manière incontestable que, sur le Wohlensee, les régates peuvent avoir lieu par n'importe quel temps. Des renseignements recueillis, il paraitrait que les vents ont peu de prise sur les eaux du parcours, celui-ci étant très abrite. Le jour de la course en double-skiff par exemple, les lacs du Jura étaient démontes, par contre au dire des membres du jury, le Wohlensee était suffisamment calme pour permettre une course en bateaux fins.

L'idée d'un parcours national pour les championnats sourit évidemment a tous les vrais sportsmen, la régularité du parcours, la possibilité de comparaison des temps et records d'une année a l'autre, l'organisation qui serait toujours la même et qui faciliterait, de par l'économie d'argent, et les organisateurs, et les rameurs, le confort qu'il serait possible d'améliorer chaque année, sont tous des éléments à prendre en considération. L'emplacement du Muehlebergsee parait, envisage sous ces différents points de vue, susceptible de remplir, d'ici quelques années, presque tous ces facteurs, d'autant plus qu'il se trouve être très central et a distances a peu près égales des grands centres nautiques.

Le parcours lui-même nous fait l'effet d'être assez agréable. Le départ peu se faire fixe. L'arrivée se fait a un lieu convenable au point de vue topographique ; les rives ne sont pas parallèles au parcours, mais les points de repère sont faciles à garder. Quant au courant, on nous assure qu'i1 était insensible aux équipes.

La Suisse Sportive a déjà soulève quelques points principaux à objecter au lac de Wohlen. 11 est évident que la distance d'un grand centre habite est l'obstacle qui sera le plus difficile à surmonter, pour les rameurs et le public d'abord qui doivent utiliser des moyens de transport onéreux et peu pratiques, pour le matériel ensuite qui risque, sur un parcours aussi long, de s'abimer et de souffrir. Mais que les habitues des régates qui ont eu l'occasion de visiter de nombreux champs de courses, voire même des championnats du monde, nous disent ici, s'ils ne se sont jamais trouvés dans des conditions plus défectueuses. Voyez Bruxelles où l'on devait faire 25 km en automobile pour se rendre sur place.

Les aménagements actuels, les hôtels, les restaurants, sont primitifs ou inexistants, il est vrai, mais Rome n'a pas été bâtie en un jour; l'intérêt qu'offre pour Berne ce lac à proximité et les assurances que nous donnaient les édiles bernois et les syndics des communes intéressées, sont de nature a nous laisser supposer que, dans un avenir qui n'est pas très éloigne, les voies d'accès seront améliorées et que les difficultés seront aisément vaincues.

Le jour ou le Muehlebergsee serait doté d'un système de routes et de tramways convenable, et que le village de Wohlen ou le hameau situe à l'arrivée pourraient assurer croute et logis aux rameurs et aux spectateurs, nous n'aurions devant nous que la question de principe à adopter et à mettre en exécution ensuite.

II nous parait néanmoins impossible de nous prononcer définitivement avant d'avoir entendu les délègues bernois pour connaitre leurs projets et les résultats techniques de leur expérience de cet été. Nous avons d'autre part un autre emplacement a prendre en considération. C’est celui du lac de Sempach et nous écouterons volontiers les propositions du See Club Sursee.

En résume et pour ce qui nous concerne, nous ne pouvons qu'encourager l’idée et vous prier d'en faire autant, Messieurs, mais il serait prématuré, à notre avis, de trancher aujourd'hui cette question par un oui ou un non. Attendons d'avoir encre un peu plus d'expérience et prion les clubs qui ont à leur disposition des bassins susceptibles de remplir toutes les conditions, d'organiser sur ces eaux, le plus souvent possible, des manifestations sportives pour acquérir un bagage de renseignements n us permettant de prendre des décisions en connaissance de cause. La question est de trop grande importance pour nous tous.