

Zeitschrift: Oltner Neujahrsblätter
Band: 60 (2002)

Artikel: Bootshäuser in der Region Olten : 75 Jahre Bootshaus Ruderclub Olten
: von der "Himmelfahrt" des Aarburger Bootshauses

Autor: Schärer, Peter

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-659734>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

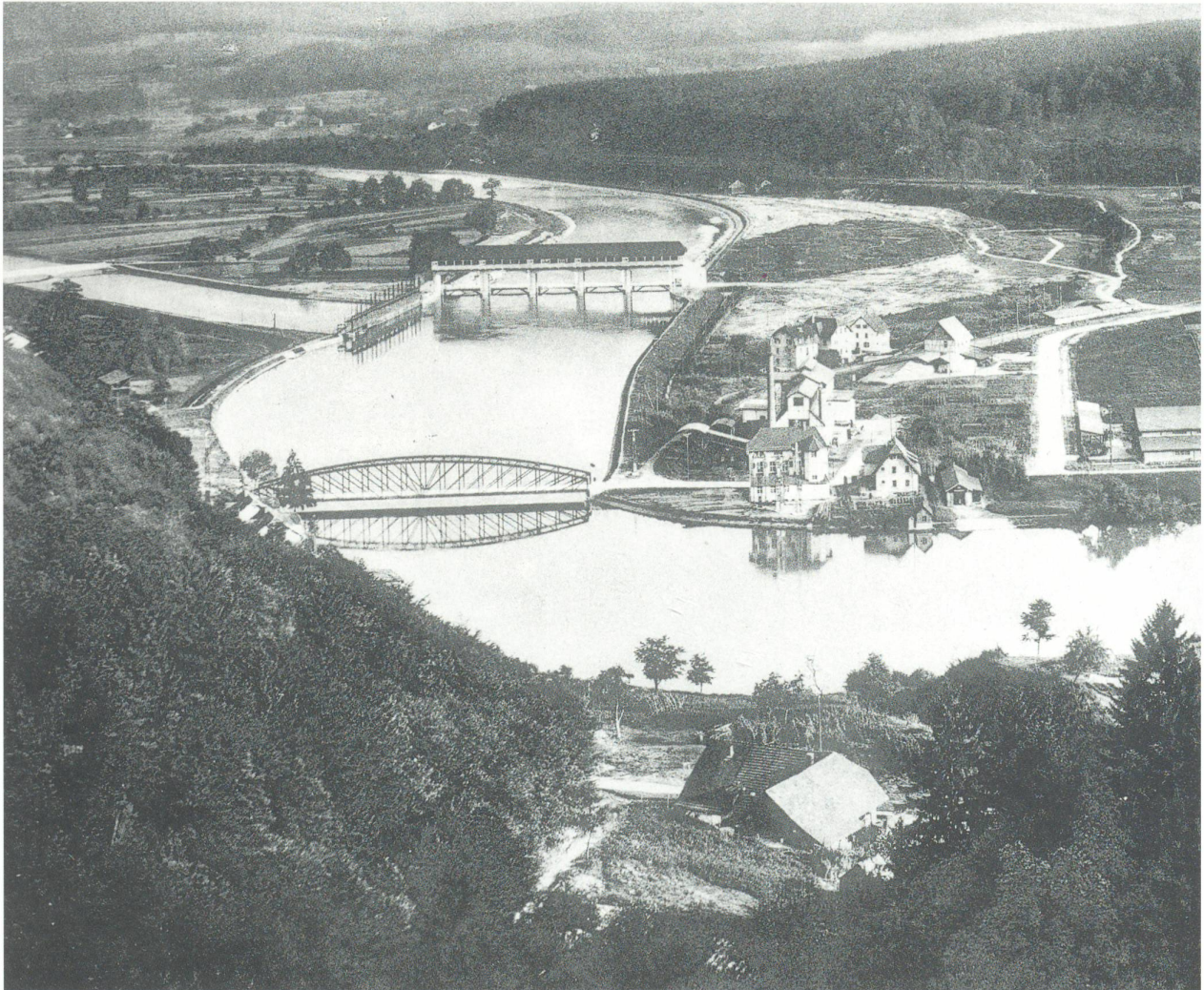
Download PDF: 06.10.2024

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

Bootshäuser in der Region Olten

75 Jahre Bootshaus Ruderclub Olten

Von der «Himmelfahrt» des Aarburger Bootshauses



Das erste Bootshaus des RCO an der Rankwoog, giebelständig zur Aare mit Anbau und Rampe, aufgenommen zwischen 1918 und 1921¹

Mit dem Bau der Kraftwerke entstanden zu Beginn des vergangenen Jahrhunderts Flussabschnitte, die dazu einluden, neben dem bereits bekannten Wasserfahren in Weidling und Ponton auch auf der Aare den Rudersport zu betreiben. 1916, ein Jahr bevor das Gösger Kraftwerk die Produktion aufnahm, gründeten eine Handvoll Sportbegeisterte im Restaurant Byfang den Ruderclub Olten. In Aarburg gründeten am 12. August 1918 sechs Ruderer den Ruderclub Aarburg. Im Kanal und oberhalb des Wehres beim Kraftwerk

Ruppoldingen entdeckten sie für sich ein überaus attraktives Revier für die neue Sportart.²

Das Schicksal beider Klubs ist mit der Geschichte der Wasserkraftnutzung verbunden geblieben. Die regionalen Flusskraftwerke Ruppoldingen und Winznau-Gösigen gehören heute der Aare-Tessin AG für Elektrizität und sind eben einer umfänglichen Erneuerung und Modernisierung unterzogen worden. Trotz ähnlicher Bedingungen haben beide Vereine unterschiedliche Wege beschritten und je eigene Cha-

rakterzüge ausgeprägt. Ein Ausdruck dieser Unterschiede und Gemeinsamkeiten sind die Bootshäuser, welche die beiden Vereine im Laufe der Jahrzehnte gebaut und genutzt haben. Ein Blick zurück in die Annalen zeigt eine Reihe spannender Parallelen und Gegensätze, berichtet von finanziellen Husarenritten und bautechnischen Besonderlichkeiten. Vor allem aber zeigt er, was Teamgeist und Begeisterung selbst in schwieriger Lage und auf prekärstem Baugrund zustande bringen und erhalten können.

Die ersten Bootshäuser

Die ersten Boote konnten die Oltner Ruderer in der Fabrik ihres Klubkameraden Emil Pfändler an der neuen Industriestrasse einstellen. Von dort war es denn auch ein kurzer Weg ans Wasser bei der Hasli-Fähre, um am denkwürdigen 1. Juli 1917 «mit Leichtigkeit» in die Stadt und zur Alten Brücke hinaufzurudern. Für den Bau eines Bootshauses hatte man ein Auge auf jenes Areal am «rechten Aareufer, südlich dem Beginn der Tannwaldallee» geworfen, wo das heutige Bootshaus schliesslich gebaut werden sollte.³ Weitere Standorte fanden sich nördlich der neuen Trimbacherbrücke und in der Dünnermatte, wo die Stadt die alte Badschule gerne dem Ruderclub abgetreten hätte. Doch man entschied sich für einen Neubau an der Rankwoog und gab den Zuschlag der Firma Jäggi AG um 3060 Franken. Standort war ein Grundstück mit Sportplatz 150 Meter unterhalb der Bahnbrücke, welche eben für die Basislinie der SBB nach Basel fertig gestellt worden war. Die «Motor AG für angewandte Elektrizität in Baden», welche den Auftrag für den Bau des Kraftwerks Gösgen ausführte, liess den Kraftwerkbau fotografisch begleiten. Diesem Umstand verdanken wir die einzige Aufnahme des ersten RCO-Bootshauses an der Rankwoog.

Die Farbunterschiede auf dem Dach verraten eine besondere Begebenheit. Im Herbst 1917 – eben hatte man das Ruderhaus bezogen –, da war vom Ruderclub Reuss in Luzern ein Achter zum Kauf angeboten worden. Trotz knappen Mitteln konnte man dieser Versuchung nicht widerstehen, die junge Flotte mit einem «Königsboot» zu ergänzen. Nach einem Augenschein und einer Probefahrt entschloss man sich kurzerhand zum Kauf. Allein, das neue Bootshaus war für einen Achter nicht lang genug. Kurzerhand sägte man es in zwei Teile und setzte unter der Leitung der Bauführer Jules und Casimir von Arx einen Mittelteil ein.⁴ Inzwischen hatten die Aarburger ihr Boot auf der Insel untergestellt. Da stand er nun, der legendäre «Basilisk», in einem Schuppen des Kraftwerks Ruppoldingen auf zwei Böcken, und

erst noch auf Oltner Boden. Als im Januar 1923 die Gig-Yole-de-mer «Hick» vom Ruderclub Kaufleuten Zürich dazukam, musste man bei der Firma Geiser einen Lagerplatz suchen. Der Bau eines eigenen Bootshauses wurde unumgänglich. Der Rat, sich um eine überzählige Torfhütte aus dem Wauwiler Moos zu bemühen, fand keinen Zuspruch. Man entschied sich einen Monat später für einen Neubau nach den Plänen von Baumeister Robert Wullschleger. Die Kraftwerkgesellschaft liess sich zur Gewährung eines vertraglich geregelten Baurechtes für ein Grundstück auf der Kraftwerkinsel gewinnen. Der Zins war mit zehn Franken sehr bescheiden angesetzt. Die Mitglieder setzten sich bei der Rodung und Herrichtung des Geländes ein, und Anfang Mai war das Bootshaus bezugsbereit. Seiner natürlichen Lüftung wegen wurde es bald liebevoll «Windkanal» genannt. Kundige Klubkameraden richteten die elektrischen Anlagen ein, das Kraftwerk gewährte Anschluss an die Leitung der Kanalbeleuchtung und soll bis zum Wegzug des Klubs an seinen jetzigen Standort den Strom gratis geliefert haben.⁵

Für beide Klubs lagen die Anlagen einiges ausserhalb der Siedlung. Daneben wiesen sie besondere Eigenschaften auf. Aus den Aufzeichnungen der Oltner Ruderer geht hervor, dass sie bereits den Anmarsch zu den Fahrübungen zum gemeinsamen Anlass machten. An

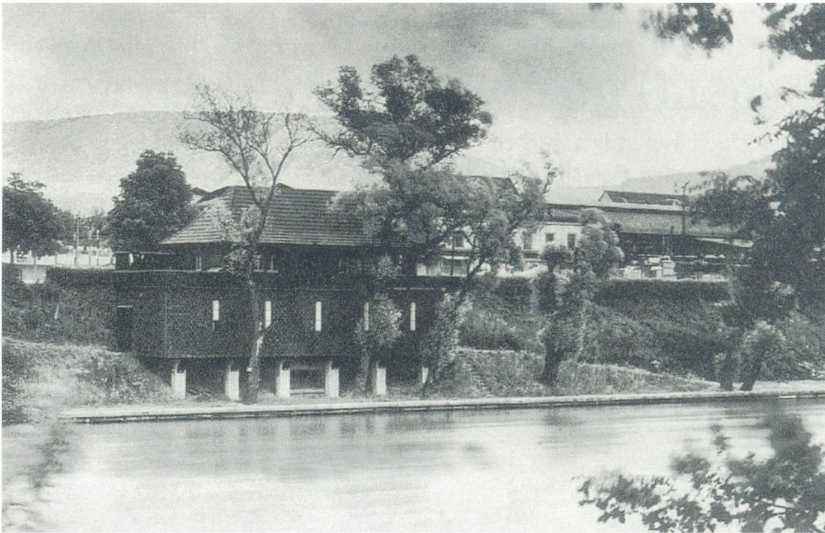
Samstagen marschierte man im Verband vom Bahnhofplatz der Aare entlang zum Bootshaus. Da fand sich im untersten Staubereich ein Gewässer, welches auch für Anfänger die gewünschte Ruhe und Überschaubarkeit bot. Die Aarburger waren auf den Kanal beschränkt, wenn sie das Rudern erlernen wollten, und mussten für grössere Ausfahrten die Boote um das Wehr oder das Kraftwerk herumtragen. In beiden Klubs beherrschte man deshalb die Technik der «Im-Schuss-Durchfahrt» gegen den Strom, verbot diese Praxis aber, wenn es darum ging, mit dem Strom in den Kanal einzufahren. Während man sich in Olten mit der kurzen Trainingsstrecke abfand und sich daran gewöhnte, die Route Chessloch bis Stauwehr pro Trainingseinheit mehrere Male abzufahren, wurde das «Umbooten» für die Aarburger gleichsam zum «täglichen Brot». Verständlich, dass man dort schon früh mit einem neuen Standort für das Bootshaus liebäugelte. Doch haben klubinterne Schwierigkeiten eine solche Verlegung verzögert.

«Ein Heil dem Ruderklub!» – das heutige Oltner Ruderhaus

Nicht so in Olten. Da lesen wir im Protokoll der Vereinsversammlung 1926, wie Jules von Arx, der «Bauführer» der ersten Stunde, berichtet: «Es zeige sich

Das erste Aarburger Ruderhaus am Kraftwerkkanal Ruppoldingen⁶





Das heutige Bootshaus an der Gösgerstrasse in seiner ursprünglichen Gestalt. Das Sockelgeschoss ist noch offen, die Betonpfeiler liegen frei und verleihen dem Haus den Charakter eines Hausbootes.¹⁰

in Olten wieder ein grosses Interesse für einen richtigen, intensiven Rudersport, und dass einige Herren beschlossen hätten, ein neues Bootshaus in der Nähe der Stadt aufzustellen.»⁷ Andert-halb Stunden Diskussion brachte auch die anschliessende Generalversamm-lung vom 23. Mai nicht weiter; wäh- rend die einen am alten Bootshaus fest- halten wollten, weil sie die Kosten für einen Neubau fürchteten und die Nähe des eigenen Sportplatzes nicht aufge- ben wollten, votierten die anderen für den Neubau in der Stadt, weil das dem Ruderclub Sympathie und viele neue Mitglieder zuführen könnte. Schliess- lich übertrug man die weitere Dis- kussion einer Kommission. Aus deren Mitte ist daraufhin eine Bewegung ent- standen, die den RCO zu einem neuen Höhenflug brachte. Schon am 27. Au- gust entschied sich eine Vereinsver- sammlung für den Neubau, wählte ei- nen neuen Vorstand und entschied sich für den heutigen Standort unterhalb der Bahnhofbrücke auf SBB-Areal. Ein Vertrag mit den Bundesbahnen lag auf dem Tisch, der Jahreszins war mit 30 Franken angemessen. Zudem lag ein Projekt vor, das Jules von Arx derart begeistert vorstellte, dass jede Opposi- tion verstummte. Die Versammlung hiess sämtliche Anträge gut und ermächtigte den Vorstand, die Bauge- schäfte voranzutreiben und die nötigen Kredite per Anleihe zu beschaffen. Das

allerdings war etwas kühn; der Kosten- voranschlag, der im Oktober der Ver- einsversammlung vorgelegt wurde, lautete auf 19 500 Franken, während die verfügbaren Mittel auf schlanke 7000 Franken gerechnet waren und erst noch die Jahresbeiträge von zwei Jah- ren und 1000 Franken Eigenleistung bereits einrechneten. Allein der Enthu- siasmus war nicht zu bremsen; man

Yole-de-mer «Georges» im Endspurt – im Hintergrund das zweite Aarburger Bootshaus oberhalb Ruppoldingen 1950–1966¹⁶



wollte zur Tat schreiten, und in fünf Viertelstunden war alles abgeseget.⁸ Im März 1926 beantragte Jules von Arx der Vereinsversammlung Neubau- kosten von 27 000 Franken, welche dis- kussionslos (!) gutgeheissen wurden. Wahrscheinlich hatte die Subvention durch die Stadt (5000 Franken) die Ver- sammlung zuversichtlich gestimmt. Am 19. April beliefen sich die Kosten auf 29 000 Franken. Die Aktivmit- glieder sprachen sich für eine Rück- bürgschaft für jene Vorstandsmitglie- der aus, welche für den Verein Bürg- schaft über 15 000 Franken geleistet hatten. Anteilscheine wurden zur Zeich- nung empfohlen.⁹ Am 2. Juli standen die vorgetragenen Kosten bei 30 000 Franken. Der Präsident beantragte die Mehrausgaben zu akzeptieren, da «beim Bau noch Diverses zum Vor- schein gekommen» sei.

Der neue Schwung, der den RCO er- fasst hatte, zeigte sich auch darin, dass man die Einweihung zu einer öffent- lichen Angelegenheit machen wollte. Das neue Bootshaus sollte am 1. Au- gust vorgestellt werden. Das traf sich gut, denn 1926 fiel der Nationalfeier- tag auf einen Sonntag. In der Presse wurde rechtzeitig Werbung gemacht. Zudem fand man sich in einer zusätz-

lichen Konkurrenzsituation, weil der Pontonierfahrverein zur gleichen Zeit sein neues Bootshaus fertig stellen und einweihen wollte.

Die bekannten Architekten von Arx und Real (Olten und Zürich) konzipierten das Haus als Holzbau, der mit Eternitschindeln verkleidet ist. Die Firma Jäggi errichtete den Bau. Auf zwölf armierten Betonpfählen erhebt sich eine Bootshalle mit WC-Anlage; darüber sind im Obergeschoss eine Garderobe mit Dusche und ein Klubzimmer untergebracht. Ein späterer Ausbau hat die umlaufende Terrasse zwar verändert, doch kann man den Charakter des Hausbootes immer noch nachvollziehen. Es gilt trotz Ausbauten bis heute als ein besonders gelungenes Beispiel der Boots- und Gartenhausarchitektur der Zwanzigerjahre.

Man war stolz auf die neue Anlage und entschlossen, nicht nur im Stadtbild, sondern auch im gesellschaftlichen Leben eine entsprechend aktive Rolle zu spielen. Gemeinsam mit dem Pontonierfahrverein organisierte man die Bundesfeier, umrahmt mit dem Feuer auf der Aare, dem Feuerwerk und dem Corso lampiongeschmückter Ruderboote. Dieser Festrahmen hat sich bekanntlich bis in unsere Tage gehalten. Das Festprogramm war dem Stolz und der Freude angemessen. Am Samstag, 31. Juli, zeigte man der Öffentlichkeit das neue Haus. Da wurden auch gleich die Ballkarten für fünf Franken unter die Leute gebracht. Am Abend stürzte man sich in eine rauschende Ballnacht im «Aarhof». Die offizielle Übernahme des Hauses durch die Ruderer fand am Sonntag, 1. August, um halb zehn Uhr statt. Während die Boote zur ersten Ausfahrt ausliefen und die Gäste sich zum Frühschoppen niederliessen, gab die Stadtmusik am Gegenufer vor der Kantonalbank ein Platzkonzert. Dann setzte man sich mit den Damen zum Festbankett in den «Aarhof», um am Abend in der bekannten Manier die Bundesfeier zu begehen.¹¹ Was für ein Bootshaus! Was für ein Fest! Hochstimmung rundum! Die lokale Presse jubelte: «Ein Heil dem Ruderklub!»¹²

Von allem Anfang an hat das neue Bootshaus gefallen. «Ein besonders hübsches Ding» nannte es «Der Mor-



RCA-Bootsbau 1966 von Südwesten her¹⁷

gen» am 24. Juli 1926 und doppelte nach der Einweihung am 2. August nach: «Schön und selbstsicher, als ob es schon Jahrzehnte hier Heimatrecht besitze, schmiegt das Bootshaus sich an das rechte Aareufer und guckt heimelig einladend zwischen den mächtigen Bäumen zur Brücke hinauf und über die Aare hinüber.»¹³

Noch heute hält der Ruderclub Olten sein Areal und sein Haus in Schwung. Das Sockelgeschoss ist inzwischen zum Skiffkeller umgebaut, und im südlichen Teil des Estrichs erreicht man über eine etwas steile Treppe eine Damengarderobe. Vor ein paar Jahren musste das Haus gehoben und neu auf das Fundament abgestützt werden. Die grösste Sorge bereitet aber das Gelände, welches durch die häufigen und langen Hochwasserstände der letzten Zeit zusätzlich gelitten hat. Vor zwanzig Jahren schon haben alle Klubmitglieder ei-

nen doppelten Jahresbeitrag entrichtet, um die erheblichen Ufersanierungen zu bezahlen. Und eben sind wieder bauliche Massnahmen geplant, welche eine unterspülte Partie im Bereich des Bootshauses sichern müssen.

Das zweite Aarburger Ruderhaus steht in Boningen und auch im Kanton Solothurn

Die Aarburger Ruderer wurden es nach und nach überdrüssig, die Boote um das Wehr und um das Kraftwerk herumzutragen, wenn immer sie zu einer längeren Ausfahrt auslaufen wollten. Denn bei diesem «Umbooten» entstanden die grössten Schäden, zumal dann, wenn man sich nicht an die Regeln hielt.¹⁴

Kein Wunder, dass die Stimmen nicht verstummen wollten, die eine Verle-



Blick in die ausgeräumte Bootshalle. Im Vordergrund gähnt der Schacht des Ruderrechens. Die Stirnwände sind bereits ausgebrochen. Eben ist die Längswand gegen die Aare gefallen. Die Betonpfähle werden stehen bleiben und Teil des «verlängerten» Fundaments werden.

gung des Betriebs an die Aare oberhalb des Wehrs betrieben. 1950 war es dann so weit: Das neue Bootshaus, unmittelbar in der Aue am Wasser, kam ein paar Steinwürfe jenseits der Kantonsgrenze auf Boninger Boden zu liegen. Das Haus war aus Holz und kostete 6000 Franken. Wiederum richteten Freiwillige die Anlage und die Umgebung ein.¹⁵

1966 wurde es durch das heutige Klubhaus ersetzt. Dieses war nun in Beton ausgeführt. Über die Baukosten wagten ältere Mitglieder nicht mal mehr Vermutungen anzustellen; denn die Bauzeit zog sich über Jahre hin. Zur Schonung der Klubkasse war der grösste Teil in Fronarbeit geleistet, das Baumaterial zusammengebettelt worden. Vorrang hatten die Halle und der technische Bereich. Erst am Schluss wurde das Obergeschoss zum Klubzimmer mit Cheminée ausgebaut; dazu schenkte ein weltbekanntes lokales Unternehmen die Einbauküche. Die neue Anlage war für den Ruderbetrieb sehr bequem: Kurz war der Weg ans Wasser, über einen flachen Steg setzte man bequem in den Staubereich ein, Platz zum Manövrieren mit den zahlreich gewordenen Booten war genug da. Die geräumige Halle im Sockelgeschoss nahm den stolzen Bootspark auf; Duschen-, WC- und Garderobenanlagen liessen genug

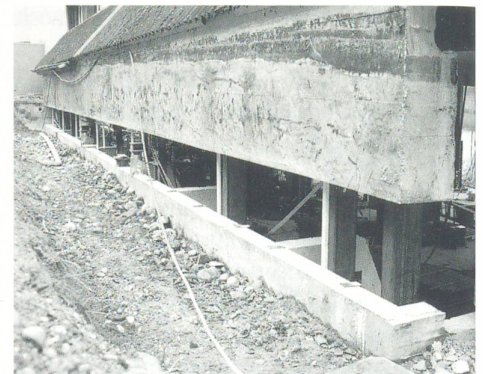
Raum für das Klubzimmer und eine halb gedeckte Terrasse mit Cheminée.

Das Bootshaus droht nasse Füsse zu kriegen

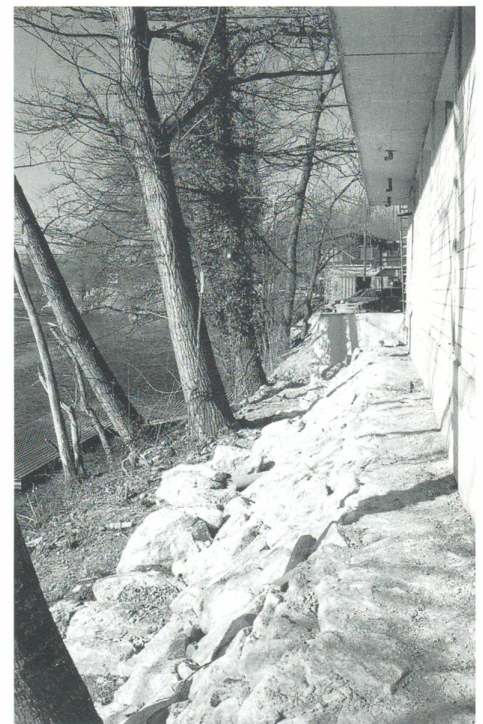
Nach hundert Jahren Betrieb bemühte sich die Aare-Tessin AG für Elektrizität um eine neue Konzession. Die Werke Niedergösgen und Ruppoldingen sollten durch neuzeitliche Technik mehr Strom erzeugen. Die Kantone Aargau und Solothurn erteilten dem Werk Ruppoldingen die gewünschte Bewilligung für weitere 80 Jahre. Vorgesehen war ein Höherstau von zwei Metern. Die Türschwelle der Bootshalle lag bisher auf Kote 397,57 über Meer und damit 120–130 cm über dem Hochwasserstand. Mit dem Aufstau auf Kote 398,4 mussten Halle und Foundation klar unter Normalwasser zu liegen kommen. Verschiedene Varianten wurden diskutiert, bis man sich im Sommer 1995 darauf einigte, das Bootshaus, die Zufahrt und die Parkfläche, ebenso die Bootsrampe und die Anlegestelle für das Motorboot durch Hebung an die neue Stauquote anzupassen.¹⁸ Eine Mitgliederversammlung des RCA hatte am 23. Juni die Angelegenheit eingehend erörtert. Das Geschäft war für sie einigermassen heikel,

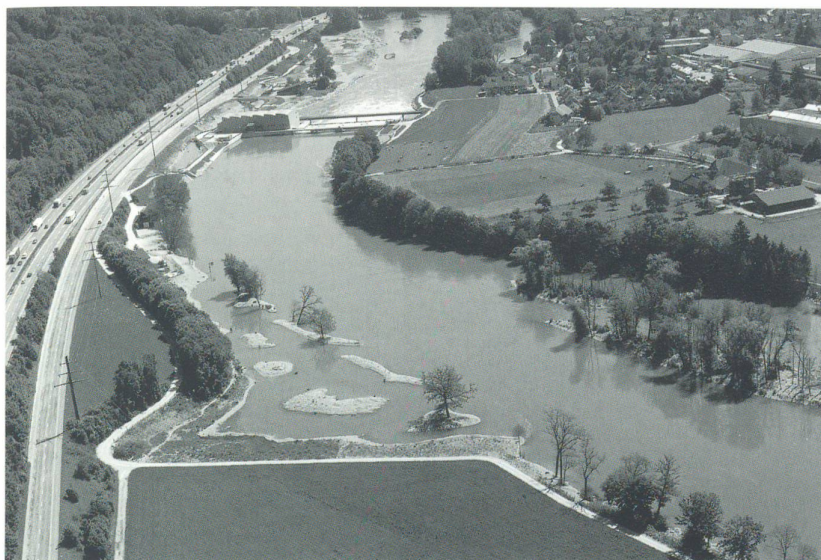
weil der Vertragspartner seit einigen Jahren ein verbrieftes Rückkaufsrecht für das ganze Areal inne hatte. Wollte man bei der Gelegenheit Sonderwünsche anbringen, zum Beispiel die Verlängerung der Bootshalle, musste man das aus einer Position der Schwäche heraus tun. Schliesslich entschied man sich für die Einreichung eines separaten Baugesuchs. Mit der Atel konnte man sich auf eine tragbare Aufteilung der Kosten einigen.¹⁹

Die bergseitige Hauswand während der Hebung des Hauses



Die neue Mauer ist gegen Hochwasser durch einen soliden Blockwurf geschützt. Bald wird der Höherstau an die neue Mauer reichen. Wie die überflutete Ufervegetation das verkraftet, werden die kommenden Jahre zeigen.





*Luftbild des neuen Ruderreviers
Unterhalb des neuen Kraftwerkes ein renaturierter Uferabschnitt mit schnell laufendem Gewässer – flussaufwärts der neue Staubeereich mit dem Bootshaus, der neuen Fischzuchtanlage und dem Flachwasserbereich am linken Ufer. Die Inseln am rechten Ufer sind höher gelegt worden und haben ihre ursprünglichen Dimensionen behalten.²¹*

Im Winter 1999/2000 stellten die Ruderer ihren Betrieb ein. In dieser Zeit wurden die Anpassungsarbeiten vorgenommen. Das war für ein paar unentwegte ältere Herren nicht einfach. Sie hatten sich seit Jahren daran gewöhnt, auch im Winterhalbjahr zu rudern und klamme Finger und dicke Pullover in Kauf zu nehmen. Sie suchten und fanden Unterschlupf beim Ruderclub Olten. Wem unter den Gästen und Gastgeberinnen ist wohl aufgegangen, dass aus der Not der Stunde zusammenfand, was hinter aller Erinnerung einmal fast zusammengehört hatte? Im Verlauf dieses denkwürdigen Winters setzte das Bootshaus in Ruppoldingen zu einer Himmelfahrt der besonderen Art an: Eine «Himmelfahrt» mit kalkuliertem Stopp bei Kote 398,4 plus.²⁰

Boningen-Murgenthal – ein Ruderrevier von traumhafter Schönheit

Das neue Haus und sein Ruderrevier können sich sehen lassen! Ein neues Treppenhaus war eingebaut, und die Erweiterungsteile offerieren ein optimales Platzangebot für Kurz- und Langboote. Auch das Rudergewässer hat an Qualität gewonnen: Die Stauwurzel

liegt heute bei der Brücke von Murgenthal, statt wie bisher beim ehemaligen Bahnwärterhaus. Dieser Höherstau hat einige Läufe, Walzen und Seitenströmungen beseitigt. Damit werden Ausfahrten in leichteren Booten auch bei unruhigerem Wasser möglich. Zusammen mit den neuen Anlagen von Flachwasserzonen, die an beiden Ufern eine naturnahe Flora und Fauna anziehen werden, ergibt sich ein Wassersportrevier von einmaliger Schönheit.

Ruderhäuser – architektonische Zeugen der Sport- und Freizeitgesellschaft

Vor hundert Jahren, als die Zeit der Aareschiffahrt und der Flösserei längst abgeschlossen und unsere Region bereits ein Eisenbahnknoten von internationaler Bedeutung war, da hat sich als Vorbote der Sport- und Freizeitgesellschaft auch der Rudersport in unserer Gegend niedergelassen. Dass er auf engstem Raum gleich zwei Vereine zum Blühen gebracht hat, ist das eine; dass die beiden Bootshäuser sich gehalten haben, zeugt in beiden Fällen von einem besonders ausgeprägten Pioniergeist. Bleibt zu hoffen, dass sich die beiden Klubs – eingedenk der spannenden und wechsel-

volle Geschichte ihrer Bootshäuser – der gemeinsamen Wurzeln vermehrt erinnern und in guter Zusammenarbeit in ihre sportliche Zukunft aufbrechen.

¹ Der Bau des Stauwehrs in Winznau und der dadurch hervorgerufene Rückstau der Aare hatten Anpassungen bis in die Stadt herauf zur Folge. So mussten auch die Badeanstalt, Teile der Kanalisation, der Mündungsbereich der Dünnern und die Stützmauern im Bereich des Postgebäudes angepasst werden. Auch die Eisenbrücke nach Winznau wurde angehoben. – Fotosammlung der Motor AG für angewandte Elektrizität in Baden. o.J. – Stadtbibliothek Olten

² Der neue Klub gruppierte sich um einen Mann und sein Boot. Walter Hinnen, Bürstenfabrikant von Aarburg, war im Herbst 1917 dem Ruderclub Olten beigetreten. Im Jahr darauf, als die Vereinsversammlung nicht darauf eintreten wollte, in Aarburg einen Filialverein zu betreiben, kaufte er seinen Oltner Kollegen für 100 Franken einen Outrigger ab, trat aus dem Verein aus und gründete um das Boot «Basilisk» herum den Ruderclub Aarburg. – RCO-Protokollbuch 1916–1926, unter 27. Oktober 1917 und 10. August 1918

³ Protokoll der 2. RCO-Vereinsversammlung vom 16. September 1916

⁴ Den gleichzeitig von Luzern übernommenen Ruderapparat mochte man nicht im kalten Bootshaus aufstellen und sah sich in Wirtekreisen nach einer geeigneten Lokalität wenigstens für das Winterhalbjahr um. Ob der Apparat im Restaurant Feldschlösschen (heute im Winkel) eine Bleibe fand, wo auch die Sitzungen von Vorstand und Vereinsversammlung häufig stattfanden, konnte nicht in Erfahrung gebracht werden. – Protokoll der Vereinsversammlung vom 15. Dezember 1917

⁵ Paul Morf: RCA Klubchronik 1918–1956, S. 1f.

⁶ Aus dem Erinnerungsalbum zu Ehren von Onkel Georges. – Im Besitz von Dr. Manfred Frey, Aarburg

⁷ Protokoll der Vereinsversammlung vom 6. Mai 1925

⁸ Protokoll der Vereinsversammlung vom 27. August und 16. Oktober 1925

⁹ Protokoll der Vereinsversammlung vom 19. April 1926

¹⁰ Fotosammlung Stadtarchiv Olten

¹¹ «Der Morgen» 30. Juli 1926

¹² W.R.A. im «Oltner Tagblatt» 31. Juli 1926

¹³ «Der Morgen» 30. Juli und 2. August 1926

¹⁴ Als Beispiel sei das folgende Ereignis in Erinnerung gerufen, welches – wohl zur Abschreckung für allfällige Nachahmer – bis in die Details der Schadensberechnung aufgezeichnet worden ist. Am Pfingstmontag 1930 setzten drei Fernfahrer auf der Rückkehr von Erlach (Tagesroute!) den Doppelzweier mit Steuermann «Strick» bei der Durchfahrt geradewegs ins Wehr. Ergebnis: ein Skull gebrochen, die Schale zerfetzt, Reparaturkosten 650 Franken (Kaufpreis August 1928: 1330 Franken). – Paul Morf: RCA Klubchronik 1918–1956, S. 5f.

¹⁵ «Aarburger Neujahrsblatt» 1979

¹⁶ Zahlreich sind die Fotos, welche aus- und einlaufende Boote und ihre Mannschaften zeigen. Sehr rar dagegen sind Aufnahmen, auf denen das Bootshaus zu sehen ist. Dieses Bild ist eine Rarität. Es ist im Besitz von Raymond Vonesch, Trimbach.

¹⁷ Kopie aus «Aarburger Neujahrsblatt» 1979

¹⁸ In derselben Absprache wurde die Anpassung der Trinkwasser- und Stromleitungen sowie das Abwasserregime vereinbart. – Vereinbarung vom 20. Juni 1995 zwischen RCA und Atel

¹⁹ Aktennotiz Atel 31. März 1995 – RCA GV-Protokoll vom 13. Januar 1994 und der Mitgliederversammlung vom 23. Juni 1995 – Protokolle des RCA-Vorstandes Januar–August 1995

²⁰ Die folgenden vier Bilder zeigen Details der spektakulären Hebung. Sie dokumentieren eine der meistbeachteten und wohl häufigst fotografierten Baustellen der Region und stammen aus einer Reihe von Aufnahmen, die der RCA auf seiner Homepage ausgestellt hat. Aufnahmen André Prinz, Aarburg – <http://home.datacomm.ch/rcaarburg>

²¹ Foto Atel AG