

Die Zeit ohne Speisewagen 1845-1904

Dieser Artikel beruht auf der Auswertung von zwei Protokollbänden der ‚Speisewagengesellschaft Ober- und Untereentfelden‘ (1904-1959)‘ Diese Bände werden im Gemeindecarchiv Untereentfelden archiviert.

Die Protokollbände lassen zwar einige Fragen offen, geben aber ein gutes Bild vom Auf- und Ab der Gesellschaft. Um was geht es? In Schönenwerd und in Aarau gab es Fabriken, die Arbeiter aus den umliegenden Orten beschäftigen. Diese hatten einen gut einstündigen Fussweg von Oberentfelden. Es langte also nicht, dass sie über Mittag nach Hause gehen konnten. Damals gab es noch nicht die Variante ‚Sandwiches‘. In der Fabrik gab es Tische zum Essen. Das Essen musste aber gebracht werden. Für Essen in einem Restaurant langte der Lohn nicht.

Von der Mitte des 19. Jahrhunderts an, wurden deshalb die Kinder für das Essenholen eingesetzt.

Bereits 1845 wird es verboten, dass die Schüler den Unterricht zu früh verlassen, um ihren Vätern das Essen zu bringen. Zwei Jahre später verlangt ein Vater, dass seine Tochter um 10:30 Uhr die Schule verlassen darf. Das wird abgelehnt.

Im Dezember 1893 wird ein Gesuch gestellt.

- *Johann Bodmer, Zimmermann und 48 Unterzeichner aus dem Holz stellen an die Schulpflege das Gesuch, die Unterrichtszeiten auf 7 ¾ bis 10 ¾ und 1 bis 4 Uhr anzusetzen, dass die Kinder das Essen nach Aarau bzw. Schönenwerd bringen können. Am Morgen und Abend ist es zu dunkel, um sinnvoll zu unterrichten. Daher wird das Gesuch abgelehnt. Wenn die Tage wieder länger sind, könne man darauf zurückkommen.*

Zwei Jahre später möchte der Bezirksschulrat die Schulzeiten ändern. Die Schulpflege will sich aber keinen Aergern einhandeln.

- *Bezirksschulrat möchte die Unterrichtszeiten von 08:30-11:30 und 13:30-16:30 ansetzen. Die Schulpflege hat keine Lust darauf einzugehen, da es sonst wieder Schwierigkeiten wegen der Essenverteilung nach Aarau und Schönenwerd geben wird.*

1897 wird das Thema wieder angesprochen.

- *Frau Haberstich (Handarbeitslehrerin) möchte um 12 ½ Uhr mit dem Unterricht beginnen, da es um 16 Uhr schon dunkel sei. Wird bewilligt. Sie soll auf die Mädchen Rücksicht nehmen, die zum Essentragen eingesetzt werden.*

Noch im alten Jahrtausend kommt es wieder zu einem Fall

- *Neeser verklagt Frau Kyburz, Jakobs, Bleichers, dass sie ihren Sohn Albert aus dem Arrest geholt hat. Frau Kyburz erscheint bei der Schulpflege und gesteht die Aktion. Sie hätte den Sohn zum Essentragen gebraucht.*

Der Anfang
1904-1906

Ein neuer Weg

Am 16. Juli 1904 organisierten fünf Arbeiter der Schuhfabrik Bally in Schönenwerd ein Treffen von Interessierten. Die Väter, die an einem Transport interessiert waren, bestätigten ihr Interesse mit ihrer Unterschrift. Im August 1904 besuchten 8 Mann die Sitzung.

Es folgen nun mehrere Sitzungen im ‚Bad‘ OE, um der Gesellschaft Leben einzuhauchen.

In den Vorstand wurden 3 Männer gewählt. Dazu kam eine Kommission.

Als Vorlage für die Statuten wurden die von Erlinsbach benutzt. Vor allem die Entschädigung der Vorstandsmitglieder gab zu Diskussionen Anlass. Zum Schluss stimmten 64 Personen dem Entwurf zu.

Um starten zu können, brauchte es einige Anschaffungen. So wurden für die Essenskörbe verschiedene Offerten eingeholt. Hier holte sich Herr Guldemann in Schöffland den Zuschlag.



Der Wagen sollte nach dem Modell ‚Lostorf‘ gebaut werden. Gottlieb Zimmerli, Wagner in Unterentfelden bekommt den Auftrag für Fr. 650.

Als weiterer Baustein musste ein Wagenführer bestimmt werden. Gottfried Faes, Fuhrmann, Oberentfelden, erhielt hier den Zuschlag. Er hatte jede Fahrt für 3.50 Fr. angeboten. Im Sommer würde ein Pferd reichen. Im Winter müssten zwei Pferde vorgespannt werden.



Auch wurde dieser Stempel bestellt.

Um den Betrieb zu finanzieren, sollte jedes Mitglied 5 Cts pro Tag oder Fr. 1.30 pro Monat bezahlen.

Nun wurden die Haltestellen festgelegt. Mit dieser Beschreibung lassen sich diese nicht mehr genau fixieren.

Bereits in diesem ersten Jahr kündigt der Aktuar Gottfried Karcher. Sein Stellvertreter Otto Holliger, der auch Kassier ist, übernimmt das Amt.

Der Anfang 1904-1906

Die letzte Sitzung des Jahres findet am 03.12.1904 in der Wirtschaft Weber in Unterentfelden statt. Faes muss anmelden, dass er den Fuhrpreis nicht halten kann. Er erhält deshalb Fr. 4.20 und für ein zweites Pferd zusätzlich Fr. 1.30. Diese Mehrkosten müssen durch eine Erhöhung des Monatsabos auf Fr. 1.50 aufgefangen werden. Aber auch das reicht nicht. So verzichtet der Vorstand auf eine Besoldung. Ausserdem werden die beiden Gemeinden und drei Firmen angeschrieben.

Nach dem ersten Jahr versammeln sich die Mitglieder des Vorstands normalerweise nur noch einmal vor der GV., um diese vorzubereiten.

Die erste Sitzung im neuen Jahr fand im Bären Unterentfelden statt. Grundsätzlich sollte als Sitzungsort der GV jeweils zwischen Ober- und Unterentfelden abgewechselt werden.

Bei der GV im Februar für den Korbbestand in Unterentfelden wird ein Dach beschlossen. Auf Rechnung der Vereinskasse wurden Getränke ausgeschenkt. Es wurde viele getanzt und man trennt sich erst nach Mitternacht.

Bereits nach zwei Jahren braucht der Wagen neue Räder. Dazu entschliesst man sich, den Wagen gegen Feuer zu versichern. Auch die Haltestellen werden umgestellt.

In den folgenden zwei Jahren wird jeweils nach der GV Bier und Wein auf Kosten der Kasse ausgeschenkt. Normalerweise wird im ‚Bad‘ getagt. Ausnahmsweise auch mal im Engel.

Ein Traktandum ist die schlechte Beschriftung der Körbe. Bei Verwechslungen will der Vorstand keine Haftung übernehmen.

Der Vorstand verzichtet in diesem Jahr auf die Abschreibung für den Wagen, da er sehr gut repariert wurde. Das führt zu verschiedenen Anfragen von den Mitgliedern.

1911 konnte der Kassier Fr. 100 auf das Bankkonto einzahlen. Man diskutiert darüber, ob man den Mitgliedern Freikarten verteilen soll, um sie an dem guten Ergebnis teilhaben zu lassen. Wegen des guten Rechnungsergebnisses kann das Monatsabo auf Fr. 1.40 reduziert werden. ¹

Bei den Mitgliedern Gottlieb Lüscher-Plüss und Samuel Suter hat es am 03.02.1912 (vor der GV) gebrannt. Die Versammlung beschliesst, den beiden die Fr. 20 für das Bier zu überlassen.

¹ Der Vorstand beschliesst, dass die Räder an Wagner Zimmerli UE und die Schmiedearbeiten an Schmied Wilhelm Müller in OE vergeben werden.

1916-1920

Die alten Räder wurden für Fr. 2 an Faes verkauft. Schmid Peter soll eine Offerte für Schlittläufe für den Wagen unterbreiten, der an die Räder angepasst sind. Diese Konstruktion könnte dieser Abbildung entsprechen.



Schmiedearbeiten am Wagen werden an Hochuli vergeben. Schreinerarbeiten an Erismann in Unterentfelden.

Die Kriegsjahre machen sich bemerkbar. So sind viele Mitglieder ihren Verpflichtungen nicht nachgekommen. Der Lohn für den Fuhrmann musste zum Teil vom Vorstand vorgestreckt werden. Dieser möchte wieder Vorauszahlung einführen.

Aus der Mitte der GV wird verlangt, dass die Fuhren ausgeschrieben werden. Der Vorstand ist dagegen. Schliesslich mussten viele Fuhrleute ihre Tiere zum Militär stellen. Faes hätte das auch tun müssen, wenn seine Pferde besser gehalten würden.

Das erste Mal hören wir einen Betrag bei den Finanzen. Der Kontostand beläuft sich auf Fr. 289.95. Die Einnahmen Fr. 2010.65 und die Ausgaben Fr. 2006.90

Die **Speisewagengesellschaft** beklagt 1916, dass Essenkörbe durch Schüler beschädigt wurden. Den Kindern soll auch verboten werden, ihren Angehörigen Essen nach Aarau zu bringen. Bei dem zweiten Punkt kann die Schulpflege nichts machen, da das Sache der Eltern ist.

Bei dieser GV beschliesst man, dass der alte Wagen nicht mehr repariert werden soll. Für einen neuen wird eine Kommission eingesetzt. Faes ist sehr gut gefahren. Sein Lohn wird erhöht, das bedingt aber auch eine Anpassung der Abgebühren.

Bei Fritz Walther-Burger beim Spritzenhaus sollte eine Bank erstellt werden. Diejenigen, die bei der Suhrenbrücke eingeladen haben, müssen die Körbe auch dorthin schaffen und die obern ebenfalls.

Bally lädt die Präsidenten der Speisewagengesellschaften ein. Die Firma schlägt vor, eine Volksküche einzurichten. Die Mehrheit der Anwesenden spricht sich dagegen aus. Allerdings wird später der Präsident der Speisewagengesellschaft Entfelden seine negative Entscheidung bereuen.

Ab 1.8.1918 kann man im Kosthaus in Schönenwerd essen. Daher werden die Fahrten eingestellt. Diejenigen, die dort essen wollen, müssen sich beim Vorstand melden. Dazu gehören auch die Mitarbeiter, die nur einen Platz zum Essen brauchen. An einer Weiterführung des Transports sind ein Jahr später 70 Personen interessiert.

1920 wird ein neuer Wagen bestellt. Er soll etwas kleiner sein (3 m. Breite 1.60 und Höhe 1.48 m). Allerdings ist er etwas schwerer. Daher erhält der Kutscher eine höhere Entschädigung. Der alte Kasten wird für 39 Fr. versteigert. Schon ein Jahr später müssen die Räder repariert werden.

1920-1930

Bei Bally in Schönenwerd werden Arbeiter entlassen. Es bleiben aber noch immer 100 Abonnenten.

Bei der nächsten GV gibt es wieder eine Abendunterhaltung. Für die Musik wird ein Sohn des Rudolf Styner engagiert.

1924 gibt es schon wieder Probleme mit dem Wagen. Entweder muss eine teure Reparatur ausgeführt werden oder es muss ein neuer Wagen bestellt werden. Dieser Kauf wäre so teuer, dass man sich zu einer Reparatur entschliesst. Bei der folgenden GV wird wieder Wein ausgeschenkt. Die Konsumation geht zu Lasten des Wirts. Anschliessend an die Geschäfte kann getanzt werden. Der Aktuar fügt an: *,nach alter Sitte. Nur dürfte in Zukunft das weibliche Geschlecht stärker vertreten sein.*²

Durch die neue Fabrik von Bally in Aarau befürchtet man Verlust von Abonnenten. Im folgenden Jahr ist der gemütliche Teil nur schlecht besucht. Der Vorstand beschliesst in Zukunft darauf zu verzichten. Der Präsident wird nach Aarau versetzt und muss zurücktreten. Erstmals wird als Mitglied des Vorstandes eine Frau gewählt. Der Vorstand diskutiert, ob man abwechselnd im Schulhaus Ober- und Unterentfelden tagen könnte. Das geht nicht, da Oberentfelden durch Vereine bereits zu stark belegt ist.

Trotz vieler Bedenken wird 1930 ein neuer Wagenkasten für fast 400 Fr. bestellt.

Nach Formular. Fix fertig aufmontiert, untere Längsspies aus Eichenholz mit nach folgenden Massen: 2.60 m x 1.60 m x 1.28 sowie dreimaligem Oelfarbenanstrich. Schmiedearbeiten gehen an G. Kyburz, Schmied in OE.

Die Mitglieder sollen Hindernisse auf der Strasse umgehend dem Vorstand melden. Das gilt vor allem für den Winter.

Durch weitere Entlassungen in Schönenwerd sinkt die Mitgliederzahl auf 60 Personen. Diese Schrumpfung des Mitgliederbestandes wirkt sich auch auf das vorhandene Vermögen aus. Man sucht nach einer Reduktion der Kosten. So wird vorgeschlagen, am Freitag einen Zuschlag auf die Fahrten zu erheben, da nicht alle Betriebe arbeiten. Die GV lehnt das aber ab.

Immer wieder gibt es beim Personal des Vorstandes Änderungen, weil Mitglieder nicht mehr in Schönenwerd arbeiten.³ Der neue Fuhrmann fährt für Fr. 8 pro Fahrt. Mit dem **Auto** kommt der Transport wohl viel günstiger als die Fahrten mit dem Pferdegespann. Allerdings wird sich das in den nächsten Jahren wegen der steigenden Benzinpreise ändern. Durch die tieferen Ausgaben für den Fuhrmann steigt nach vielen Jahren auch das Vermögen wieder.⁴ Von den Bänken, auf denen die Körbe stehen, müssen einige repariert werden, was auch geschieht.

Um die Kosten für das Unterstellen des Essenswagen zu sparen, will man ihn verkaufen. Allerdings gelingt das nicht ohne Probleme. Ein erster Versuch misslingt. Daher beschliesst die GV 1938 eine Versteigerung. Diese bringt nur Fr. 48 an die Erstellungskosten. Als 1940 die Schweiz Mobil macht, müssen viele Mitglieder einrücken. Dennoch fällt der Abschluss noch gut aus. Von nun an steigen die Benzinkosten stark an, was sich auch auf die Transportkosten auswirkt. Damit nimmt auch das Vermögen rasch ab. Dazu kommt eine permanente Reduktion der Mitgliederzahl wegen Militärdienst oder Arbeitslosigkeit. Daher blieb nichts anderes übrig, als die Abonnementskosten zu erhöhen.⁵ Eine andere Möglichkeit wäre es, durch Werbung

² Tanz 1925 und 1926

³ Bally beteiligt sich 1934 an den Kosten mit monatlich Fr. 900.

⁴ 1936 wird ein Gewinn von Fr. 113.10 gemacht. Dadurch klettert das Vermögen auf Fr. 476.25

⁵ 1943 Fr. 3.20 pro Monat / 1944 Fr. 3.50

1920-1930

wieder mehr Mitglieder zu bekommen. Allerdings ist das schwierig, weil keine jungen Leute zur Arbeit nach Schönenwerd kommen. Bally ist nun doch bereit, den Monatsbeitrag zu erhöhen.⁶

Diese Zahlungen lassen das Vermögen 1946 auf über Fr. 1000 steigen. Dieser schöne Zustand hält aber nur sehr kurz an.

Andere Gemeinden ermöglichen es ihren ArbeiterInnen über Mittag nach Haus zu kommen. Das ist wegen der Wegstrecke für Oberentfelden keine gangbare Möglichkeit.

Die Speisewagengesellschaft Aarau hat grosse finanzielle Probleme. Sie fragt in Entfelden an, ob nicht ein Zusammenschluss Rettung bringen würde. Entfelden sieht das nicht und lehnt den Vorschlag ab.

1952 sind gerade noch 27 Mitglieder geblieben.⁷ Selbst jetzt bleibt dem Unternehmen ein kleiner Ueberschuss.⁸ Das Ende der Gesellschaft zeichnet sich immer klarer ab. In dieser Zeit wechseln die Fuhrleute in schneller Folge.

Bally und Schenker erhöhen nochmals die Beiträge, dennoch sinkt das Guthaben.⁹ Jetzt macht Bally nicht mehr mit und kündigt die Einstellung der Zahlungen an. Die ausserordentliche GV beschliesst nun die Auflösung der Gesellschaft per 31.12.1957.

⁶ 1946: Fr. 100 statt Fr. 75 pro Monat. Schenker zahlt neu Fr. 1 pro Person und Monat. 1949 steigt der Mitgliederbeitrag auf Fr. 4.00

⁷ 1952 Diese müssen monatlich Fr. 4.50 bezahlen.

⁸ 1954 ist man bei einem Mitgliederbeitrag von Fr. 5.00 bei 24 Mitgliedern angelangt.

⁹ Bally 1957 von 50 auf 75. Schenker Fr. 4 pro Person und Monat

Anhang

Jahr	Mitglieder	Anwesend	Abonnement/Mt	Pro Fahrt
1904	64		1.30;1.50	3.50; 4.20
1905				5.20
1907	110	74		
1908	100	66		
1909	93	56		
1910	108	61		
1911	115	63		
Ausserordentlich 1911		24		
1912	102	66	1.40	6.30
1913	116	71		6.50
1914	152	89		7.00
1915	145	81		
1916	169	87 (davon 37 unter 18)		7.40
Januar 1917	182	94	1.20	8.00
30.08.1917	131	35	1.50	10.00
1918	138	74	2.00	12.00; 18
1920	150	85		13.00
1921	138	67		18.00
1921 Ausserordentlich	116	38	3.50	
1922	116	38	3.00	16.00
1923	134	60	2.50	16.00
1924	144	72	2.50	16.00
1925	142	71	2.50	16.00
1926	140	58	2.50	16.00
1927	119	42		
1928	116	58	2.50	16.00
1929	116	60	2.50	16.00
1930	99	58	2.70	15.00
1931	93	25	2.70	15.00
1932	60		3.00	12.00
1933	50	47		08.00
1934	62	44	3.00	08.00
1935	62	53	3.00	08.00 + Grati
1936	59	48	2.50	08.00 + Grat
1937	57	51	2.50	
1938	-			
1939	64	45		9.00
1940	62	51		
1941 Januar	54		2.20	10.00
1941 Mai	54	48	2.70	11.50
1942	56	37		
1943	48	39	3.20	11.50
1944	56	44	3.50	
1945	54	40		12.00

Anhang Statistik 1904-1957

Jahr	Mitglieder	Anwesend	Abonnement/Mt	Pro Fahrt
1946	52	36	3.50	12.00
1947	49	38	3.50	
1948	45	26	3.50	
1948 April		25		
1949	44	27	4.00	
1950	26	16	4.50	09.00
1951	26	16	4.50	09.00
1952	27	19	4.50	09.00
1953	23	9		10.00
1954	24	15		
1955	24	13	5.00	10.00
1956	24	11	05.00	10.00
1957	23	12		
1957 November	Auflösung	15		

Vorstand 1904-1957

Vorstand 1904-1957

Jahr	Präsident	Kassier	Aktuar	Beisitzer	Revisoren
1904	Josef Meier	Otto Holliger	Gottlieb Karcher	Otto Zimmerli, Jakob Zimmerli	Gottfried Walther; August Hunziker; Samuel Walti
1904.09.	Josef Meier	Otto Holliger	Otto Hollier (Stellvertreter)	Otto Zimmerli, Jakob Zimmerli	Gottfried Walther; August Hunziker; Samuel Walti
1905	Josef Meier	Otto Holliger	Otto Hollier (Stellvertreter)	Otto Zimmerli, Jakob Zimmerli	Gottfried Walther; August Hunziker; Samuel Walti
1905.09.	Otto Zimmerli	Otto Holliger	Rudolf Haller	Gottfried Walther; Jakob Zimmerli	August Hunziker; Samuel Walti
1906	Samuel Walti	Otto Holliger	Caspar Matter	Karl Suter, Jakob Zimmerli	
1907	Samuel Walti	Otto Holliger	Caspar Matter	Gottfried Walther; Jakob Zimmerli	
1908	Samuel Walti	Otto Holliger	Caspar Matter	Gottfried Walther; Jakob Zimmerli	
1910	Samuel Walti	Otto Holliger	Caspar Matter	Gottfried Walther; Jakob Zimmerli	
1917	Samuel Walti	Otto Holliger	Fritz Müller- Zimmerli	Gottfried Walther; Jakob Zimmerli	Karl Haller; Fritz Stauffer, August Hunziker
1918	Samuel Walti	Karl Suter	Fritz Müller	Walter Hilfiker, Jakob Zimmerli	Rudolf Matter Alfred Dätwyler, + 1940 August Fehlmann
1919	Hermann Haberstich	Karl Suter	Fritz Müller	Fritz Styner, Gotthold Müller	Rudolf Matter- Suter; Alfred Dätwyler; Fritz Stauffer
1920	Hermann Haberstich	Karl Suter	Fritz Müller	Fritz Styner, Otto Hunziker	Rudolf Matter- Suter; Hans Maurer; Fritz Stauffer
1922	Hans Maurer	Fritz Styner	Fritz Müller	Fritz Hürzeler, Gottlieb Lüscher-Plüss	Fritz Stauffer, Ludwig Dietiker, Karl Suter
1923 Auf 2 Jahre	Hans Maurer	Fritz Styner	Fritz Müller	Fritz Hürzeler, Gottlieb Lüscher-Plüss	Fritz Stauffer, Ludwig Dietiker, Karl Suter
1925	Hans Maurer	Fritz Styner	Fritz Müller	Fritz Hürzeler Gottlieb Lüscher-Plüss	Gottfried Stauffer, Walter Hilfiker
1926	Hans Maurer	Gottfried Stauffer	Fritz Müller	Fritz Hürzeler Gottlieb Lüscher-Plüss Walter Hartmann	Adolf Haberstich, jun. Walter Hilfiker

Vorstand 1904-1957

Jahr	Präsident	Kassier	Aktuar	Beisitzer	Revisoren
1927	Walter Hartmann	Gottfried Stauffer	Fritz Müller	Emil Suter und Rosa Stauffer	Adolf Haberstich, jun. Walter Hilfiker
1929 bestätigt	Walter Hartmann	Gottfried Stauffer	Fritz Müller	Emil Suter und Rosa Stauffer	Adolf Haberstich, jun. Walter Hilfiker
1931	Erhard Müller	Gottfried Stauffer	Fritz Müller	Gottlieb Suter; Emil Seiler	Adolf Haberstich, jun. Walter Hilfiker
1932	Erhard Müller	Gottfried Stauffer	Fritz Müller	Gottlieb Suter; Rudolf Haberstich	Walter Stauffer Walter Hilfiker
1933	Erhard Müller	Gottfried Stauffer	Rudolf Haberstich	Gottlieb Suter; Rudolf Schmid	Walter Stauffer, Walter Hilfiker, Karl Suter,
1935	Rudolf Schmid	Gottfried Stauffer	Rudolf Haberstich	Gottlieb Suter; Hermann Schweizer	Walter Stauffer, Walter Hilfiker, Otto Suter
1937	Hermann Schweizer	Gottfried Stauffer	Rudolf Haberstich	Gottlieb Suter und Walter Tanner	Walter Stauffer, Walter Hilfiker, Otto Suter
1939	Hermann Schweizer	Gottfried Stauffer	Rudolf Haberstich	Gottlieb Suter und Erwin Styner	Walter Stauffer, Walter Müller, Otto Suter
1941	Hermann Schweizer	Gottfried Stauffer	Rudolf Haberstich	Gottlieb Suter und Erwin Styner	Walter Stauffer, Walter Müller, Otto Suter
1943	Hermann Schweizer	Gottfried Stauffer	Rudolf Haberstich	Gottlieb Suter und Walter Stauffer	Hans Fischer; Walter Müller, Otto Suter
1945 Bestätigt 2 Jahre	Hermann Schweizer	Gottfried Stauffer	Rudolf Haberstich	Gottlieb Suter und Walter Stauffer	Hans Fischer; Walter Müller, Otto Suter
1946		20 Jahre Kassier			
1947 Bestätigung auf 2 Jahre	Walter Stauffer	Gottfried Stauffer	Rudolf Haberstich	Gottlieb Suter und Ernst Widmer-Haberstich	Hans Fischer; Walter Müller, Otto Suter
1948	Walter Stauffer	Ernst Widmer	Rudolf Haberstich	Emil Senn; Siegwart Zimmerli	Hans Fischer; Walter Müller, Otto Suter
1949	Walter Stauffer	Ernst Widmer	Rudolf Haberstich	Emil Senn; Siegwart Zimmerli	Hans Fischer; Walter Müller, Otto Suter
1951 Für 2 Jahre bestätigt	Walter Stauffer	Ernst Widmer	Rudolf Haberstich	Emil Senn; Siegwart Zimmerli	Hans Fischer; Walter Müller
1953 2 Jahre bestätigt	Walter Stauffer	Ernst Widmer	Rudolf Haberstich	Emil Senn; Siegwart Zimmerli	Hans Fischer; Walter Müller
1954	Hans Fischer	Ernst Widmer	Rudolf Haberstich		Walter Müller
1957	Johann Fischer	Ernst Widmer	Rudolf Haberstich		Walter Müller

Auflösung der Gesellschaft
31.12.1957

Bilder aus Erlinsbach: <https://www.erlinsbach-historie.ch/>

Benutzung 2025 aus Erlinsbach bewilligt



Bilder aus Erlinsbach: <https://www.erlinsbach-historie.ch/>

Benutzung 2025 aus Erlinsbach bewilligt



Teil 2

Fuhrleute und ihr Fahrzeug 1904-1957

Die Fuhrleute und ihr Fahrzeug

In den ersten Jahren kann Gottfried Faes (1904-1917) den Essenswagen fahren. Er macht anfangs die günstigste Offerte. Allerdings muss er nach wenigen Monaten eine Erhöhung der Entschädigung verlangen.¹⁰

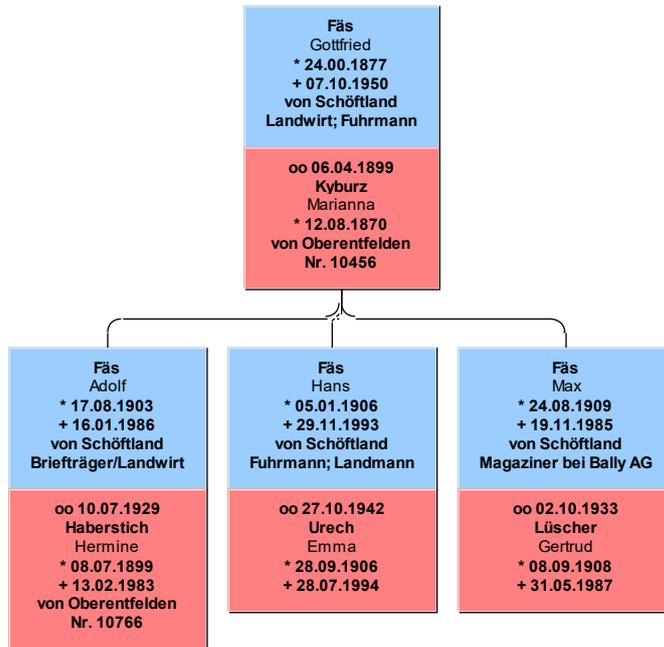


Wallenlandstrasse 29 Faes-Urech 1877-1950

¹⁰ Von Fr. 3.50 pro Fahrt auf Fr. 4.20. Für zweites Pferd erhält er zusätzlich Fr. 1.30.

Teil 2

Fuhrleute und ihr Fahrzeug 1904-1957



Wie sollte der Wagen aussehen?

Herr Gottlieb Zimmerli, Wagner, Unterentfelden, erstellte folgende Offerte:

Er verpflichtet sich, den Wagen nach Modell Lostorf, aber mit einem Blatt stärkeren Federn, bequemeren Sitz und einen Speisewagen(?) um den Preis von 650 Fr. zu erstellen.

Bereits im zweiten Jahr ist man mit dem Fuhrmann nicht mehr zufrieden. So hat er die Räder nicht richtig geölt und den Wagen nie gewaschen. Auch ist er sonst nicht zuverlässig. Das führt dazu, dass man sich nach einem anderen Fuhrmann umsieht. Dazu erscheint ein Inserat im Tagblatt.

In den nächsten Jahren steigt die Zahlung für die Fahrten. ¹¹

Mit Faes wird 1911 ein neuer Vertrag ausgehandelt. Für die erhöhte Zahlung soll er den Wagen viermal im Jahr putzen. Auch soll er früher an den Haltestellen ankommen.

Für die Konfirmanden gibt es einen Gutschein für 3 Abos.

1912 müssen neue Räder bereitgestellt werden, da die alten nicht mehr lange halten werden. Nach dem Ersatz der Räder werden die alten verkauft. Zehn Jahre nach dem Start des Unternehmens wird diskutiert, ob ein neuer Wagen beschafft werden soll. Erst vier Jahre später entscheidet man sich, dass der Wagen nicht mehr repariert werden soll. Jetzt kommt es zu einer notfallmässigen Reparatur. Danach ist der Wagen wieder einsatzfähig. So kommt die Kommission zur Beschaffung eines neuen Fuhrwerks nie zum Einsatz. Wenn der neue Wagen kommt, muss Faes wohl mit einem dritten Pferd fahren. Für dieses würde er mehr Geld erhalten. Um diese Kosten nicht auf die Abonnenten abzuwälzen, soll Bally um einen Beitrag gebeten werden.

¹¹ 1917 wird ihm ein Betrag von Fr. 7.40 pro Fahrt bezahlt.

Teil 2

Fuhrleute und ihr Fahrzeug 1904-1957

Die GV beschliesst, den Vertrag mit Faes so zu ändern, dass er bei Verspätung eine Busse zahlen muss. Dabei sollen aber die Weg- und Wetterbedingungen berücksichtigt werden. Er akzeptiert das nicht und verlangt pro Fahrt Fr. 7. Sonst droht er mit Kündigung per 1.3.1914. Die GV akzeptiert die 7 Fr. nicht. Daraufhin erklärt Faes sich bereit, noch ein Jahr zum alten Preis zu fahren. Da der Präsident findet, dass Faes in letzter Zeit anstandslos gefahren ist und er sich im Allgemeinen nach einer Busse wegen Tierschutzvergehen gebessert hat akzeptiert man die Fr. 7.00. Pro Fahrt müssen wenigstens 50 Essen verladen werden.

Im Juli 1917 kündigt Faes. Der Vorstand möchte erfahren, welche Gründe er hat. Wegen des Futtermangels würde man bis Fr. 10 pro Fahrt gehen. Im Gespräch mit Faes verlangt dieser 13 Fr. Der Vorstand will keine Ausschreibung da er befürchtet, dass sich niemand bewerben wird. Schliesslich ist man mitten im Krieg. So einigt man sich auf Fr. 12. Darum muss aber der Monatsbeitrag auf Fr. 2 erhöht werden.

Teil 2

Fuhrleute und ihr Fahrzeug 1904-1957

Jetzt versucht man doch einen neuen Fuhrmann zu finden. Die Verhandlungen führen aber zu keinem Resultat.

 A black and white oval portrait of a man with a mustache, wearing a suit and tie. The portrait is set against a light-colored background within a rectangular frame.	<p>Lohn für den Fuhrmann soll bis max 8.50 Fr. erhöht werden. Fuhrmann Gottfried Frei soll eine Offerte vorlegen.</p> <p>Gottfried Frei</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Im Mai 1918 kündigt Faes wieder. Es nützt alles nichts. Faes teilt mit, dass er nur noch bis zum 26.05. fahren wird. Jetzt droht ihm der Vorstand, dass die Fahrten auf seine Kosten weitergeführt würden. Nach längerer Diskussion ist er bereit nochmals zwei Monate zu fahren. Jetzt verlangt er Fr. 18. Bally ist bereit, die Differenz zu übernehmen, allerdings nur für 30 Tage. Im letzten Jahr ist der Kassenstand von Fr. 802 auf 570 Fr. geschrumpft-

Ab 1.8.1918 könnten die Arbeiter im Kosthaus bei Bally essen. Daher werden die Fahrten eingestellt. Der Wagen wird bei Gottlieb Hofer (Rütiweg 12) untergestellt. Diese Gebühr wird aus der Kasse bezahlt. Das Restgeld kommt auf die Bank.

Verein wird sistiert

Teil 2

Fuhrleute und ihr Fahrzeug 1904-1957

Bereits am 11.02.1919 wird eine GV abgehalten. 70 Leute sind weiterhin an einem Transport interessiert. ¹² **Robert Schweizer** wird als neuer Fuhrmann gewählt. ¹³ In den Statuten wird festgelegt, dass er für Fr. 13 fährt. Wenn die Anzahl Kunden ansteigt, wird er Fr. 15 pro Fahrt erhalten.

Nun werden Offerten für einen neuen Wagen eingeholt. Der Kasten soll aus Holz sein und Karl Haller, Maler, soll für den Anstrich zwei Jahre Garantie geben.



Er könnte etwa so wie der von Erlinsbach (SO) ausgesehen haben.

Grösse: 3 m. Breite 1.60 und Höhe 1.48 m

Gottlieb Suter-Haberstich; Fr. 645. Mit Holzfüllung. Mit Eternitfüllung 30 Franken mehr
Für die Holzarbeiten wird nur eine Offerte eingeholt, da der Verband die Preise festlegt.

Brückenbau: **Gottlieb Zimmerli, UE** Fr 105.

Spenglerarbeit. Blechbedachung. **Rudolf Frei, Spengler, UE** 21 Fr. pro m²

Malerarbeiten: **Karl Haller, Maler, OE.** 3 x Streichen mit Oelfarbe. Fr. 3.30 pro m²

Otto Matter-Fischer, ersteigert den alten Wagenkasten zu Fr. 39.

Das Bänkli beim Spritzenhaus Holz muss wegen Neubaus versetzt werden. Es wird ein Gespräch mit dem Konsumverein geführt, um einen neuen Platz zu finden.

Bei der GV 1921 wird der Fuhrmann wiedergewählt. Seine Forderung nach einer höheren Entschädigung wird abgelehnt, da die Preise sinken. Mitte Jahr werden in Schönenwerd verschiedene Personen entlassen. Es bleiben aber noch 100 Interessierte.

Bei der GV des folgenden Jahres legt Schweizer seine Ausgaben offen. Er kann die Zeit von 09:30 – 15 Uhr für keine anderen Fahrten brauchen. Ausserdem muss er für das Beschlagen von zwei Pferden Fr. 44 bezahlen. Obwohl verschiedene Preise gefallen sind, möchte er deshalb das Fahrgeld von Fr. 16 weiter behalten. Die GV stimmt dafür und er verlängert den Vertrag.

In der Zwischenzeit hatte man die Räder wieder auswechseln müssen. Jakob Süss ersteigert die alten Räder.

¹² Ein Fuhrmann würde für 15 Fr. am Tag fahren. Das Abonnement könnte für Fr. 3 pro Person und Monat angeboten werden.

¹³ Robert Schweizer 1878-1963

Teil 2

Fuhrleute und ihr Fahrzeug 1904-1957

1924 ist der Wagen schon wieder in einem schlechten Zustand. Eine Reparatur würde auf Fr. 350 zu stehen kommen. Die Offerten für einen neuen Wagen liegen viel höher. Deshalb wird der Wagen doch repariert. Es soll darauf geachtet werden, dass der Wagen in einer Remise untergestellt wird.

Der Fuhrmann wünscht, dass die Körbchen rechtzeitig an die Haltestellen gebracht werden. Auch wünscht er, dass er im Winter für das dritte Pferd Fr. 10 erhält. Der letzte Winter war so mild, dass er kein drittes Pferd brauchte. Dieser Wunsch wird bewilligt

Der Aktuar kauft die alten Räder und Achsen für Fr. 30. Der Fuhrmann plant einen Schuppen zu errichten, um den Wagen dort unterzubringen. Das Holz für den neuen Schuppen liegt schon beim Zimmermann (1927/1928).

Die Unterlagen bezeugen, dass der Fuhrmann Schweizer viel weniger Reparaturen hatte als sein Vorgänger. An der GV teilt er mit, dass er kündigen würde, wenn es zu einer Reduktion des Fuhrlohnes kommt.

Da Bally sich an den Kosten beteiligen, verlangt die Firma einen Auszug aus den Rechnungsabschlüssen und die Zahl der Mitglieder.

Der Fuhrmann teilt auch mit, dass viele Körbe vor allem am Anfang der Strecke zu spät bereitgestellt werden. Für ihn ist das vor allem im Winter problematisch. Der Kassier stellt fest, dass das Abonnement bis zum 10. des laufenden Monats gelöst werden muss.

1929 muss der Wagen doch ersetzt werden, da eine Reparatur zu teuer käme. Aber er soll nicht mehr so gross sein, wie der alte Wagen.

*Neuer Wagenkasten: für Fr 395. bei Paul Zimmerli, Modellschreiner bestellt.
Nach Formular. Fix fertig aufmontiert, untere Längsspies aus Eichenholz mit
nachfolgenden Massen: 2.60 m x 1.60 m x 1.28 sowie dreimaligem Oelfarbenanstrich.
Schmiedearbeiten gehen an G. Kyburz, Schmied in OE.*

Teil 2

Fuhrleute und ihr Fahrzeug 1904-1957



Ansichtskarten Album-01 Bild-020
Chacheliwagen

Könnte diesem Wagen aus Erlinsbach entsprechen.

Die Mitglieder sollen Hindernisse auf der Strasse – vor allem im Winter – sofort dem Präsidenten melden.¹⁴

In der wirtschaftlich schwierigen Zeit akzeptiert der Fuhrmann 1931/32 einen tieferen Preis. In Schönenwerd werden wieder Leute entlassen. Jetzt sinkt die Mitgliederzahl auf 60 Personen. Dadurch bricht das Vermögen auf Fr. 575.70 zusammen. Nun wird das Gespräch mit dem Fuhrmann gesucht.

An der GV 1933 bietet Fritz Lehmann-Gerber, UE die Fahrt für Fr. 8 an. Das überzeugt die Mitglieder. Somit wird der Fuhrmann gewechselt.

Es könnte hier allerdings etwas anderes geschehen sein. In den folgenden Jahren zeigt sich, dass von den Pferden auf ein **Auto** gewechselt wurde. Darauf deutet auch der Vermerk im Februar: 'Wageneinrichtung bleibt provisorisch'.

Ausserdem besteht ein Angebot der Garage Kyburz den Wagen für Fr. 30 zu Waschen. Der Essenswagen ist nun bei Gottfried Stauffer für eine Entschädigung von Fr. 30 eingestellt.

¹⁴ Dem Fuhrmann werden in diesem Jahr noch Fr. 15 pro Fahrt bezahlt. 1931/32 sinkt der Preis dann auf Fr. 12.

Köllikerstrasse 44



Aus ‚Mer luege zugg‘ Seite 82

Die Abfahrtszeiten werden neu festgelegt. Der Wagenführer fährt jetzt über Aarau. Wie bisher gefahren wurde. Ist nicht ersichtlich. Die Wageneinrichtung bleibt provisorisch.

Teil 2

Fuhrleute und ihr Fahrzeug 1904-1957

Bilder aus Erlinsbach: <https://www.erlinsbach-historie.ch/>

Benutzung 2025 aus Erlinsbach bewilligt

1934 erfahren wir, dass die Essenskörbe besser verpackt werden sollen, um Schäden am Essensgeschirr zu vermeiden. Auch müssen einige Essensablagestellen repariert werden. Vermutlich sind das Bänke, auf denen dann die Körbe stehen. Dieses Bild stammt aus Erlinsbach (SO). In Entfelden werden immer wieder ‚Bänke‘ erwähnt.



Aus der gleichen Quelle stammt dieses Bild, dass das Abholen der Körbe aus Erlinsbach (SO) in Schönenwerd zeigt.



Bisher war der Wagen im Standort Oberentfelden im Holz versichert. Neu wird die Versicherung nach Unterentfelden verlegt. Neben dem Fahrlohn gewährt man Lehmann eine Gratifikation von Fr. 20.

Teil 2

Fuhrleute und ihr Fahrzeug 1904-1957

Der Fuhrmann reklamiert, dass die Körbe schlecht markiert sind, was immer wieder zu Verwechslungen führt. Neu werden die Körbe nummeriert. Jede Essensablage erhält eine eigene Nummer, die dann der Korb tragen soll. Diese Schilder werden aus Blech angefertigt.

Am Auto müssen Reparaturen ausgeführt werden. Ausserdem kommt die Abschreibung hinzu. Daher beschliesst die GV 1937 neu Fr. 9 pro Fahrt zu bezahlen.

Bei dieser GV wird auch beschlossen, den Speisewagen zu verkaufen. Es macht keinen Sinn, dass die Gesellschaft jedes Jahr für den Standort bezahlt. Eine Kommission soll sich darum kümmern.

Im Speisesaal in Schönenwerd soll eine Uhr angebracht werden. Damit können die Mitarbeiter sehen, wann der Fuhrmann zurückfahren wird.

Bei der GV des folgenden Jahres wird nochmals diskutiert, was mit dem Speisewagen geschehen soll. Selbst wenn das Auto ausfallen sollte, werde man Interessenten finden. Ärgerlich sei, dass man erst 1931 einen neuen Kasten für Fr. 400 angeschafft hat. Es soll eine Versteigerung für den Kasten und eine für das Unterteil geben. Die Steigerung findet dann am 05.02.1938 beim Haus von Gottfried Stauffer statt. Fritz Stauffer erwirbt den Kasten für Fr. 20. Hans Ernst ersteiget den Unterteil dann für Fr. 25.50. ! Somit brachte der Verkauf nur **Fr. 48**.

Weil er Essen stehengelassen hat, muss Lehmann eine Busse zahlen. Obwohl viele Mitglieder einrücken mussten, ist der Abschluss nochmals erfreulich. Auf der anderen Seite wurde das Benzin teurer. Daher erhält der Chauffeur pro Fahrt 50 Rappen mehr.

Anfangs 1940 kündigt Fritz Lehmann-Gerber, da er eine Anstellung bei Kern in Aarau gefunden hat. Er schlägt Joseph Leardi als Vertreter vor.



Joseph Leardi im Jahr 1939

Da er der einzige Bewerber ist, erhält er im Juli 1940 die Stelle. Und schon wieder steigt der Benzinpreis. Rückwirkend auf den ersten November werden ihm nun Fr. 10 pro Fahrt bezahlt. ¹⁵Allerdings wirkt sich ab Mai 1941 die Teuerung aus. Leardi muss nun mehr bezahlt werden. Das wirkt sich auch auf die Abo-Gebühren aus. Die Gesellschaft muss mit dem Verlust von Abonnenten fertig werden. Durch den Militärdienst und die starke Arbeitslosigkeit fallen Abonnenten weg.

Auch das Auto macht Probleme. Am Jahresende hatte es einen Motorschaden, was zu Verspätungen führte. Reklamiert wird, dass das Essen schon mehrmals in die Umhüllung der Essgeschirre ausgeleert wurde.

Leardi hat schon im September 1943 gekündigt. Er wird später bei der Bürstenfabrik Walther als Chauffeur arbeiten.

Reinhard Germann von der Garage Germann bewirbt sich. Seine Forderungen sind aber zu hoch, wenn auch festgestellt wird, dass ein Garagist Vorteile hätte.

Bei der GV 1945 wird Arthur Müller, Unterentfelden gewählt.¹⁶

¹⁵ Das Monatsabo kostet weiterhin Fr. 2.20

¹⁶ Er erhält pro Fahrt Fr. 12.

Teil 2

Fuhrleute und ihr Fahrzeug 1904-1957



Da die finanzielle Situation sehr schlecht ist, gelangt der Vorstand an die Firmen in Schönenwerd und Aarau, deren Angestellte Abos bei der Gesellschaft haben.

Bally, Schönenwerd, zahlt bereits 900 Fr. jährlich und ist daher nicht bereit mehr Geld zu geben. Der Finanzchef schlägt vor wieder auf Pferdewagen umzustellen, um das teure Benzin zu umgehen. Bei Schenker braucht es nochmals einen weiteren Anlauf. Die Möbelfabrik Woodtli & Cie., Aarau hat nur drei Mitarbeiter, die den Service nutzen. Die Firma zahlt dennoch Fr. 50.

Wieder mal haben einige Frauen das Essen nicht rechtzeitig bereitgestellt, so dass der Fahrer warten musste. Er klagt, dass er hohe Reparatur und Versicherungskosten habe. Der Vorstand wünscht, dass die Körbe bei Regen gedeckt werden. In anderen Gemeinden werden die Arbeiter über Mittag nach Hause gefahren. Dafür ist die Zeit für Entfelden zu kurz.

Und wieder kündigt ein Wagenführer! Arthur Müller kündigt auf den 1.4.1948. Ihm reichen die Fr. 12 nicht mehr aus. Die geforderten 13-15 Fr. kann die Gesellschaft nicht zahlen. Per 1.7. übernimmt Ernst Suter-Berchtold von Oberentfelden.

Max Suter wünscht sich eine Essenablage an der neuen Strasse (Schönenwerderstrasse). Der Vorstand teilt ihm mit, dass er sich selbst darum kümmern solle. 1950 wird die Haltestelle bei der Bäckerei Knechtli aufgehoben, da dort nur 1-2 Essen bereitgestellt werden.

Ende nächsten Jahres wird an der Strasse gebaut. Wir erfahren, dass

Durch den Strassenumbau in der Wöschnau hat der Wagenführer einen Umweg über Erlinsbach machen müssen. Für den erhöhten Benzinverbrauch erhält er einen Betrag von Fr. 10

Aarau stellt den Antrag, die Gesellschaften Aarau-Schöftland und Entfelden zusammen zu legen. Der Vorstand sieht darin keine Vorteile, da auch Aarau finanzielle Probleme hat.

Bei der GV 1951 kündigt der Wagenführer. Neu wird Ernst Tanner-Matter, OE gewählt.¹⁷

¹⁷ Ernst Tanner erhält Fr. 9 pro Fahrt.

Hedwig Tanner-Matter

Bulltin Febr. 2010_245

* 13.12.1920



90. Geburtstag von Frau Hedwig Tanner-Matter

In ihrem Heim an der Holzstrasse 25 durfte Frau Hedwig Tanner-Matter am 13. Dezember ihren hohen Geburtstag feiern. Klassische Musik und eine hochehrfreute Jubilarin empfing die gratulierenden Gemeinderäte Markus Burgherr und Markus Werder am Tag danach. Freude bekundete sie insbesondere am erhaltenen Blumenstraus in herrlichen Orangetönen. Die Jubilarin wuchs in Oberentfelden auf, wo sie auch die Primarschule besuchte; die Bezirksschule absolvierte sie in Kölliken. Nach der Schulzeit arbeitete sie in der Firma Bally in Schönenwerd. Ihren Arbeitsweg bestritt sie meist mit dem Velo durch den Wald, oder wie das zu jener Zeit noch üblich war, auch zu Fuss. Mit 23 Jahren heiratete sie Ernst Tanner, welcher an der Aarauerstrasse über mehrere Jahre einen eigenen Schreinereibetrieb führte. Der Ehe entsprangen zwei Töchter. Abgesehen

davon, dass es mit dem Gedächtnis nicht mehr so gut klappt, fühlt sie sich ihrem Verhalten nach noch gut. Das Mittagessen wird ihr vom Alterszentrum «Zopf» überbracht. «Ich fühle mich wohl in meiner Wohnung, und ich habe auch liebe Nachbarn,» strahlte sie. Auch die Bulletin-Redaktion gratuliert ihr herzlich und wünscht ihr noch viel «Gfreuts». Y.B.



oo Ernst Tanner, * 1918, Schreinerei Aarauerstrasse
Untere Holzstrasse 25 (gebaut 1973)

Aarau müsste den Betrieb einstellen. Ende Oktober 1952 wird beschlossen, dass der Wagenführer die Fr. 5 selbst einziehen soll. Und schon wieder kündigt ein Wagenführer.

Die Ausschreibung im Landanzeiger im September 1953 bringt kein Angebot. Im letzten Moment verlängert Tanner für Fr. 10 pro Fahrt. Der Vertrag mit ihm wird seinen Wünschen angepasst. So verkürzt sich die Kündigungsfrist auf einen Monat. Es nützt nichts mehr. Er kündigt doch. Als nächster Wagenführer wird Albert Zimmermann-Benz am 1.8.1954 angestellt. Er lebt an der Alten Luzernstrasse in Oberentfelden. Die finanzielle Situation der Gesellschaft wird immer ungemütlicher. Als letzter Wagenführer wird Walter Weber von Unterentfelden am 1.12.1956 angestellt. Jetzt zahlt Bally neu Fr. 75 statt Fr. 50. Schenker zahlt Fr. 4 pro Person und Tag.

Bei der GV 1957 wird verkündet, dass Bally die Zahlung einstellt. Bei einem Wiedererwägungsgesuch kann die Gesellschaft noch einen Beitrag aushandeln.

Dieser hilft aber nur noch kurzfristig. So wird die Auflösung per **31.12.1957** beschlossen.

Teil 2

Fuhrleute und ihr Fahrzeug 1904-1957



Der letzte erhaltene Chacheliwagen von Erlinsbach bei einer Veranstaltung in Aarau

Die Wagenführer

Pferdefuhrwerk

Gottfried Faes fährt von 1904 bis zur ersten Auflösung der Gesellschaft 1918.

Robert Schweizer, Oberentfelden

Auch er bleibt lange. 1919-1933.

Auto

Fritz Lehmann-Gerber, UE 1933-1940

Von nun an wechseln die Fahrer schnell.

Joseph Leardi übernimmt die Fahrten von 1940 an.

Arthur Müller von Unterentfelden fährt 1945 -1948

Ernst Tanner-Matter, OE folgt ihm.

Albert Zimmermann-Benz am 1.8.1954 angestellt. Er lebt an der Alten Luzernstrasse in Oberentfelden.

Teil 2

Fuhrleute und ihr Fahrzeug 1904-1957



Aufnahme Walter Faes

Als letzter Wagenführer wird **Walter Weber** von Unterentfelden am 1.12.1956 angestellt.

Der Weg des Speisewagens

Leider lässt sich der Weg, den der Wagen nahm, nur ungenau skizzieren. Die heutige Schönenwerderstrasse wurde erst in den 1920er Jahren gebaut. Im ersten Protokoll sind einige Haltestellen für die Uebernahme der Essenskörbe verzeichnet:

Start war bei der Terrasse bzw. beim Verkaufslokal des Konsumvereins, dann bei der Suhrebrücke und der Scheune des alt Gemeindeschreibers Dätwyler. Nun ging es ins Holz zu Tanner. Endstation war dem beim Konsum im Holz.

Später kommt ein Halt beim Spritzenhaus im Holz und am Kirchweg UE dazu. Eine Haltestelle bei Schenker in Schönenwerd wird diskutiert.