Die Flösserei in Aarburg

Autor(en): **Ruesch, Werner / Heiniger, Ueli**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Aarburger Neujahrsblatt**

Band (Jahr): **- (2008)**

PDF erstellt am: **29.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-787610

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

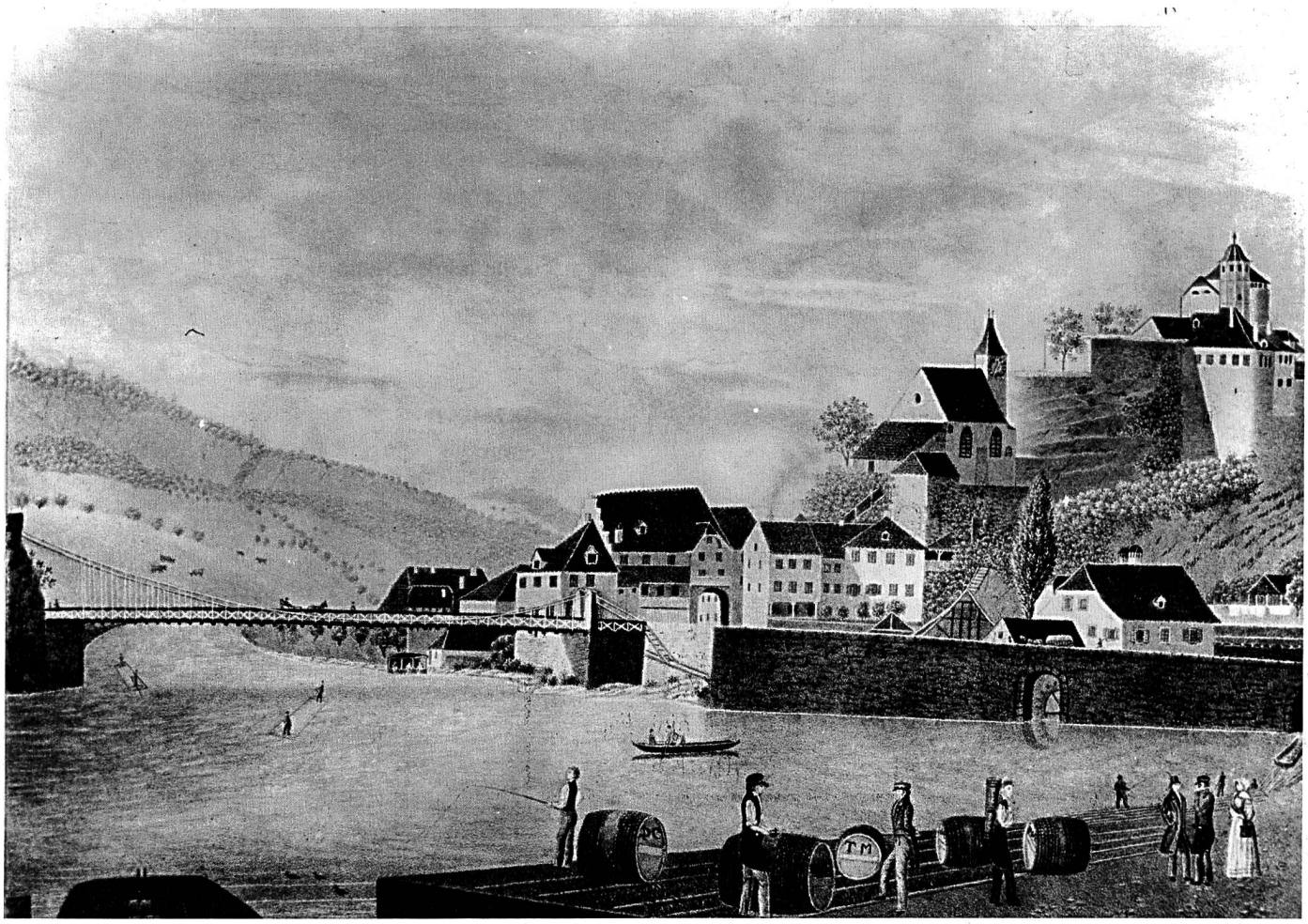
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Die Flösserei in Aarburg

Walter Ruesch † / Ueli Heiniger, Aarburg



Zwei Flosse auf der Aare. Lithographie von Jakob Weber, kurz vor dem Städtlibrand 1840.

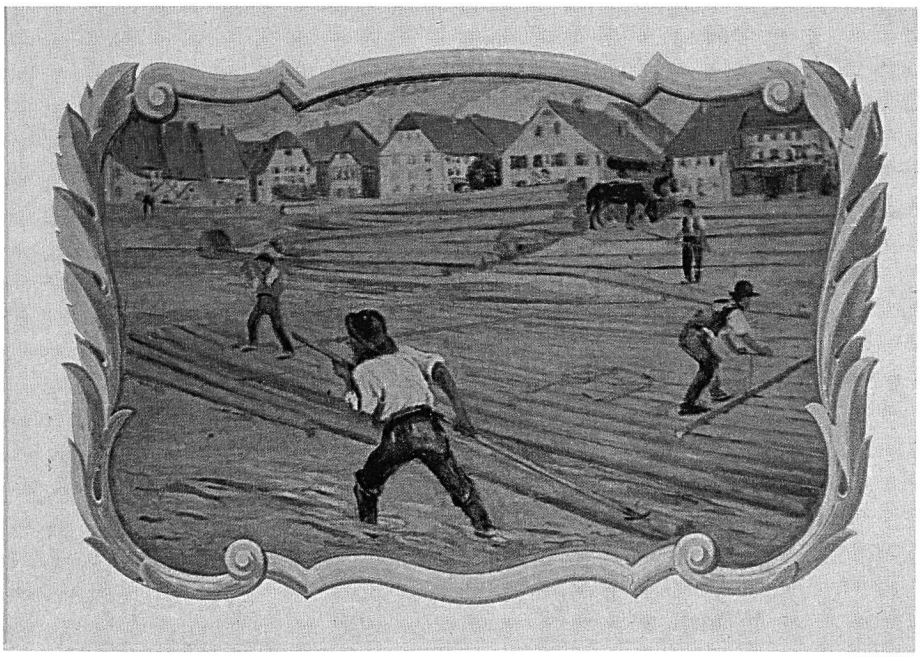
Während Jahrhunderten blieben Flüsse und Ströme, zufolge der schlechten Beschaffenheit der Wege, Hauptverkehrsadern. Bis zum Aufkommen der Eisenbahnen wickelte sich ein Grossteil der Waren- und Personentransporte auf dem Wasser ab. Im schweizerischen Mittelland stellte besonders die Aare mit ihren Zuflüssen für Schiffe und Flösse die geeignete Gleitbahn dar.

Und hier wiederum nahm Aarburg als Zentrum und Schnittpunkt wichtiger Handelsrouten eine bevorzugte Stellung ein. Sicher ist, dass schon zur Römerzeit Lastkähne hier vorbeischwammen. Auf dem Höhepunkt der Schifffahrt im ausgehenden Mittelalter zählte man 6000 bis 8000 Wasserfahrzeuge pro Jahr in beiden Richtungen. Die Gestalt des grossen Wasserbeckens, der «Waage», mit dem in mächtigem Wirbel kreisenden Wasser, das durch teilweisen Rückfluss der am Nordostufer anprallenden Fluten entsteht, begünstigte den natürlichen Port.

Dem Reglement, das die Zollansätze umschrieb, ist zu entnehmen, dass in erster Linie Salz und Wein, dann aber auch Rindvieh, Pferde, Schweine, Schafe, Fleisch, gesalzene Fische, Leder und Schmalz umgesetzt wurde. Die Schiffleute bildeten eine eigene Handwerkergesellschaft.

Zu diesem regen Warenverkehr trat schon früh der nicht reglementierte Flossverkehr mit Bauholz. Erstmals findet er Erwähnung in der Zollordnung von 1394. Besondere «Verordnungen, in der Absicht, Beschädigungen an Brücken, Wasserwerken, Dämmen und Uferbefestigungen an der Aare, Reuss und Limmat zu verhindern», sind aber erst ab 1837 bekannt.

Der Spruch «Wasser hat keine Balken» traf in Aarburg kaum zu.



Gemäldezyklus im «Bären» von Charles Welti.

Stapelten sich doch von den Weinkellereien bis zum Hägelerecken zu bestimmten Zeiten hunderte von schöngewachsenen, geschälten Tannenstämmen auf oder schwammen, einem grossen Holzteppich gleich, in der Waage. Es ist darum kaum verwunderlich, dass die Flösserei ihre eigene Geschichte, voller Traditionen, mit hartem Tagewerk, aber auch einer eigenen Poesie, erlebt hat. Leider sind die Quellen darüber sehr spärlich, trotz der über 600 Jahre alten Tätigkeit dieser Gilde. Das mag hauptsächlich damit zusammenhängen, dass eine einzige Familie mit dieser Arbeit zu tun hatte. Sie vererbte sich vom Vater auf die Söhne und wurde zu einer Selbstverständlichkeit, die keiner langen Anleitungen bedurfte.

Von den Flössern im ganzen Land herum, und es gab deren eine Menge, waren die von Aarburg besonders bekannt und wegen ihrer Tüchtigkeit berühmt. Seit alten Zeiten übten die Hofmann den Beruf der Schiffsmänner und Fischer, wie auch der Flösser aus. Ursprünglich zum Hofstaat der Froburger gehörend, verlieh ihnen der Stand Bern ungefähr 1450 das Fähr- und Fischenzrecht in der Aare, von Murgenthal bis in die Klos. 1837 wurde ihnen diese Vergünstigung von der Ortsbürgergemeinde Aarburg abgekauft. Im Bürgerregister finden sich von 1789 bis 1914 zehn Familien Hofmann in der Stellung des Schiffmannes oder Schiffmeisters. Jeweils der älteste, meist mit Vornamen Samuel, war vermutlich der Vorsteher. Von Samuel II (1815 bis 1878) und Samuel III (1856 bis 1914) ist die Flossbuchhaltung überliefert. Vielen älteren Aarburgern noch vertraut war der letzte Flösser, Eduard Hofmann (Hofmedardi) und der verwandtschaftlich mit ihm verbundene Gottlieb Müller (Stagglimüller). Vereinzelt finden wir noch die Lüthi, die sich ebenfalls diesem Fach verschrieben hatten.

Bekannte Flösserfamilien aus der Umgebung waren die Blaser von Aarwangen, die auch auf den Plätzen Solothurn, Flumenthal, Wangen und Murgenthal mit ihren Knechten tätig waren. In Olten banden die Meyer, in Gösgen die Spielmann, in Aarau die Hässig und in Stilli die Lehner und Baumann Flösse ein. Die Flösser und ihre Knechte waren keine feinen, solonfähigen Herren, keine gewählte Sprache war ihnen eigen. Sie bildeten eine alte, urwüchsige Rasse, die ihre Eigenarten durch Generationen vererbte. Klotzgrob, gepaart mit Kraft und Geschicklichkeit, war ihre Art. Dazu rochen sie meist nach nassen Kleidern und, begreiflicherweise besonders im Winter, nach wärmendem Schnaps. Aber unter dem rauhen Äussern schlug ein warmes Herz, was besonders bei Schiffskatastrophen, wie sie zu jener Zeit häufig waren, zum Ausdruck kam. Das Brot dieser stets mit dem nassen Element ringenden Männer musste hart verdient werden. Mancher, der wohlgemut und mit starken Armen seine Trämel herumbugsierte, wurde von einer rollenden Tanne zum Krüppel geschlagen oder kehrte von einer Fahrt nicht mehr zurück, weil sein Fahrzeug zerschellte und er dabei versank.

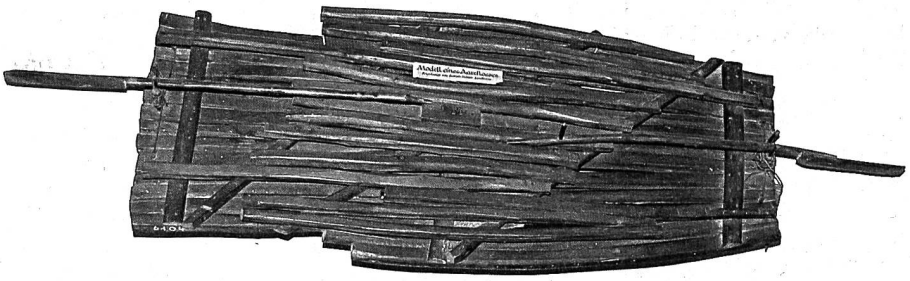
Ihr Tagewerk war gewöhnlich abgeteilt. Das Einbinden des Flosses in der Waage erforderte etwa vier bis sechs Stunden Arbeit, je nach Grösse. Danach wurde es in den Schachen in Obergösgen gestellt und von dort durch eine andere Mannschaft abgeholt. Zwei bis drei Tage erforderte die Fahrt bis Stilli, Klingnau oder Laufenburg (mit der Heimkehr zu Fuss). Selten kam es vor, dass ein Aarburger weiter zu flössen hatte.

Die wetterfesten Mannen kannten aber nicht nur alle Tücken des Aarelaufes, sondern auch sämtliche Wirtschaften von Laufenburg bis Aarwangen. Besonders auf dem Heimweg mussten die Wirte diesen unerschrockenen Gästen, die, mit dem schweren Ländteseil über der Schulter, Beil und Näpper (Bohrer) am Rücken baumelnd, daherschritten, mit doppelten oder dreifachen Portionen aufwarten. Da und dort wurde dann mit den ansässigen Berufsgenossen ein Garn

gesponnen. Ihre Ausrüstung war einfach. Neben dem bereits erwähnten Handwerkszeug spielte bei schlechtem Wetter ein Südwester und ein alter Militärkaput die Hauptrolle.

Der Floss

So wurde der schwimmende Holzhaufen nämlich in Aarburg geheissen, der schon im Mittelalter den flossberechtigten Steuerleuten besondere Freiheiten gewährte. Eine der ersten urkundlichen Erwähnungen findet sich 1534. Im Maien kauften Venezianer im Boowald 24 Tannen, je 120 Schuh lang, als Mastbäume. Dafür wurden bezahlt 100 Gulden einschliesslich Fuhre nach Aarburg. In seiner Weltbeschreibung von 1550 berichtet Sebastian Münster, dass die Stadt Zofingen in ihrem Boowald die hübschesten Bäume habe, die in ganz Europa gefunden werden. Dass man dort Tannen finde, die 130 Schuh lang und bis auf 110 Schuh zum Verwerken gebraucht werden können. Dass die Genueser aus Liguria kommen, um solche Bäume zu kaufen, sie den Rhein hinab ins Meer flössen und um ganz Spanien herum schleifen, durch das Mittelländische Meer nach Genua und Mastbäume daraus machen, alles unter grossen Kosten. Man finde wohl im Schwarzwald auch so lange Tannen, sie seien aber zu feischt und nicht so währschaft wie die Zofinger. Aber auch aus unzähligen andern Beschreibungen geht hervor, dass die Boowaldtannen aus dem Langholz geschätzt und begehrt waren. Schon 1479 ging Holz nach Säckingen, 1486 nach Strassburg, später nach Rheinfelden, Zurzach, Laufenburg, Bad Schinznach usw. Die vielbegehrten Balken für Brücken-, Haus-, Kirchen- und Schiffbau reisten auf dem billigen Wasserweg auch in die reichen Städte des Rheinlandes, bis Marseille und Lyon (Rhein-Rhone-Kanal) und bis



Modell eines Flosses im Aarburger Heimatmuseum.

hinunter nach Holland. Wer weiss, ob nicht sogar Zar Peter der Grosse als Schiffszimmermannslehrling in Zaandam an Zofinger Tannen herumgeholzt hat.

Unzählige Ufermauern und Brückenjoche wüssten ebenfalls zu erzählen vom bunten Leben und Treiben auf unsern Flüssen, wenn man ihnen lauschen könnte. Die zu verschiffenden Tannen wurden bereits im Wald geschält und das Bodenstück mit der Breitaxt vierkantig behauen. Mit mehrspännigen Langholzfuhrwerken kam die Last in Waldesnähe zum Rank in Murgenthal oder ins Landhaus zu Aarburg, wo die Stämme in riesigen Haufen lagen. Ein Platzmeister hatte für Ordnung, rasches Abführen, Anbinden bei Hochwasser und Einsammeln von geborstenen Flössen zu sorgen. Mit Ländtehaken und Zappi wälzten die Flossknechte die mit dem Eigentümerzeichen versehenen Tannen ins Wasser. Auf der Einbindestätte hatte das Einbinden, Zurichten und Abführen innert bestimmter Zeit zu erfolgen. Zuerst wurden zwölf bis zwanzig Stämme dicht nebeneinander gelegt, mit dem quergelegten, durchbohrten Aufholz durch hölzerne Stifte vernagelt, zum Kopfstück verbunden. Für das Hinterteil wurden nochmals acht bis zwölf Bäume zwischen die Vordertannen geschoben. Darüber wieder ein Aufholz mittschiffs und hinten. Das Ganze dann zur mehreren Sicherheit mit starken Flossweiden gebunden und mit Crampons (Bundhaken) zusammengehängt. Das war der Boden. Darauf kam das «Gestricke», zwei bis vier Tannen, die, übers Kreuz gelegt, seitlichen Halt gaben. Eine Oblast mit nochmals fünfzehn bis zwanzig Trämeln darauf gewälzt, bildete den fahrbereiten Floss. Fertig zusammengebaut mit normalerweise fünfzig bis sechzig Stämmen (nach der Flossbuchhaltung finden sich auch kleinere, vielfach aber auch grössere mit siebzig, achtzig, ja bis hundert Bäumen) sollten die schweren, unhandlichen Fahrzeuge nach Flossordnung nicht breiter als 7,50 m und nicht länger als 30 m (90 Schuh) sein. Der Tiefgang durfte nicht über ein Schuh (30 cm) gehen. Das Gesamtvolumen betrug etwa 1000 Klafter für ein Normalfloss oder etwa 1500 Tonnen an Gewicht. Zur Beherrschung dieses Ungetüms brauchte es verständlicherweise Kraft und Ausdauer, wie auch gute Kenntnis des zu befahrenden Gewässers.

Vorn und hinten, bedient von Vorder- und Hintermann als normale Besatzung, stand ein Ruderbock, das sogenannte «Gstör». Die rund 5 m langen, aus leichten Stämmen mit einem Blatt von etwa 1,50 m Länge und 40 cm Höhe versehenen Ruder ermöglichten das sichere Steuern. Bei höherem Wasserstand oder ganz schweren Lasten mussten je zwei Ruder an beiden Enden eingesetzt

werden. Neben den Rudern gehörte ein gutes Seil, ungefähr 40 m lang und in trockenem Zustand 35 kg schwer, sowie mindestens ein Ersatzruder zur Ausrüstung. Ferner hatte jeder Floss mit dem Namen des Flossherrn, gut sichtbar von beiden Ufern aus, bezeichnet zu sein. Aus den Aufzeichnungen ist ersichtlich, dass um 1880 herum die Herstellung eines Flosses um Fr. 4.– kostete, Ruder Fr. 1.50, davon das Blatt 45 Rp. Eine Fahrt nach Stilli oder Brugg kam etwa auf Fr. 15.– (retour) zu stehen.

Unterwegs

Friedlich schaukelte die fest zusammengebaute Holzmasse in der «Waage». Als Fracht wurden noch Stangen, Bretter und Kanthölzer, hie und da auch Passagiere, geladen. Endlich war es soweit. Die Flossknechte, Schiffer und Küfer und andere Herumsteher, rund ein Dutzend Mann, halfen kräftig mit, den Floss mit dem Hinterteil voran ins «Buurewögli» beim Bädli hinaufzuziehen. Dort wurde er angepflockt. Am Vorderruder dirigierten zwei Mann den Floss in die Strömung und Blöste hinaus, bis er im richtigen Winkel stand. «Laufen lassen», brüllte der Steuermann, und das Seil wurde gelöst. An beiden Rudern musste nun kräftig eingehängt werden, um in den freien Aarelauf zu kommen. Oft misslang das Manöver, etwa wenn gerade die Waage einlief oder der Floss nicht richtig stand. Dann hiess es nochmals von vorn beginnen, bis es endlich brüllend, fluchend und schwitzend aareabwärts ging.

Meist wurden die Aarburger Flosse in den Obergösger Schachen gefahren, dort mit andern zusammen zu Dutzenden in günstigen Anlandeplätzen festgebunden, am andern Morgen weiterspediert nach Brugg, Stilli, Koblenz, Laufenburg oder noch weiter. Nachtfahrt, Fahrten bei Nebel oder Sturmwetter, ebenso bei starkem Hochwasser, waren verboten.

Ein Wunder fast, dass es zwei Mann gelang, mit diesem Unding zurechtzukommen. Trotzdem geschah es aber, dass so ein Wasserfahrzeug an einem Felskopf (gefürchtet waren die Klippen in der Klos und in Altenburg bei Brugg), einem Brückenjoch, einer Bordung oder auf einer Kiesbank auffuhr.

Für unvorsichtiges Fahren mussten die Mannschaften oft gesalzene Bussen entrichten. Jeder wusste, dass Durchfahrten bei Brückenpfeilern besonders gefährlich waren, weil die Strömung in diesen Engnissen meist stark war und wildes Wasser herrschte. Doch das schien die Fahrer geradezu herauszufordern. Die Folge waren dann meist ernsthafte Zusammenstösse mit dem Effekt, dass der Floss unter großem Getöse auseinanderbrach, die Männer ins Wasser fielen, verletzt wurden oder gar ertranken.

Für die Aarburger gab es immer viel Arbeit, wenn ein Floss beim Postecken hängen blieb und auseinanderbrach. Dann hatten die Landhäusler eine Menge zu tun, bis die treibenden Stämme mit Weidlingen in der Waage zusammengesucht oder bis in die Klos hinunter gesichert waren. Oder wenn gar ein Floss auf der Kiesbank in der Rotfarb (Gerberei Hagnauer) auffuhr, weil es den Rank in den Lauf hinaus nicht erwischte! Mit einem zünftigen Krach sassen die Bäume fest. Da wurde zuerst massiv geflucht und gewettert. Der Vordermann gab dem Hintermann die Schuld und umgekehrt. Keine Flut brachte den liegenden Tannenwald wieder flott und bis zum nächsten Hochwasser dauerte es meist zu lange. So griff man halt zu bewährten Hausmitteln. In den Kleidern sprangen die Männer ins Wasser und probierten mit Stangen und Stacheln und «Ho Ruck» und «Ho Uf» den Floss wegzuheben. Meist gelang dies nicht. Da musste halt «der Hund gesprengt werden». Eine Tanne wurde mit dem Giebel voran auf der Aussenseite unten vorn angebunden. Mit dem Seil liess man sie in den Lauf hinaus bis sie kräftig Wasser fasste und, wie ein Hebel wirkend, die Masse vom Kies wegriss. Der Hintermann hatte jetzt auf seinem Posten zu sein und das Ruder mit aller Kraft zu bedienen. Ächzend und stöhnend kam das Gefährt wieder in Gang, wenn auch Tannen wegrissen oder wie Zündhölzer zerbrachen. Hauptsache, es lief wieder flott.

So ging das vom frühen Frühling bis in die späten Wintertage hinein. Hauptsaison waren die Monate Mai bis August. Da wurden täglich mehrere Flosse auf Durchfahrt gezählt, in Aarburg selbst eines oder zwei pro Tag fertig eingebunden. Vom November bis Februar waren es pro Monat etwa ein oder zwei Stück. In Stosszeiten sei es vorgekommen, dass von der Rankwaage in Winznau bis zur Holzbrücke in Olten eine Ladung neben der ändern gelegen sei. Ein lebhaftes Bild. Während der flaueren Zeiten beschäftigten sich die Einheimischen ebenfalls mit der Schifffahrt. Nach der Buchhaltung waren es in den Jahren 1840 bis 1880 hauptsächlich Sand, Kies, Steine und Faschinen für Bordverbauungen, die transportiert wurden.

Ausklang

Wir haben gesehen, dass die Flösserei über einen langen Zeitraum für Aarburg eine ebenso bedeutende Rolle spielte wie der Schiffsverkehr. Sie und der welsche Wein vermittelten Kontakte mit der weiten Welt und sprengten den sonst üblichen engen Wirt-

schaftsrahmen unserer Gemeinwesen. Trotzdem brachte er den Bewohnern nicht Reichtum und Einfluss, sondern bewirkte eher das Gegenteil. Geld wurde leicht verdient, aber auch leicht wieder ausgegeben.

Im ausgehenden 19. Jahrhundert nahm die Treibbeförderung von Holz ein plötzliches, unrühmliches Ende. Einmal gingen die Transporte mit der Eisenbahn in weite Fernen schneller, zum andern bildete der Bau von Flusskraftwerken mit ihren Stauwehren (1894 EW Olten-Aarburg in Ruppoldingen) für die Flösserei unüberwindliche Hindernisse. Den Todesstoss versetzten ihr aber die 1893 ganz wesentlich erhöhten Holzeinfuhrzölle nach Frankreich. Zwei Zahlen mögen dies illustrieren: 1892 wurden in Aarau 1075 Stämme abgeflösst, 1893 kein einziger mehr. In Aarburg wurden bis 1896 gelegentlich noch Flosse eingebunden. Doch konnte davon kein Mensch mehr leben. So nahm ein einzigartiges Transportgewerbe Abschied vom Städtchen, mit dem es schier unlösbar verbunden war. Die bei jung und alt in hohem Ansehen stehenden Flössergestalten mussten ihren harten Erwerb aufgeben. Manchem hat es weh getan, ein geruhsameres Leben zu beginnen, mancher konnte sich überhaupt nicht damit abfinden.

Das letzte Floss wurde 1902 von der Rankwaage in Olten nach Stilli bei Brugg geführt. Es war von Samuel Hofmann, genannt Flösser-Sämi und Eugen Spielmann gesteuert. Der erstere aus Aarburg, der letztere aus dem Obergösger Schachen. Als letzte ihres Gewerbes waren sie wohl zur Arbeitsgemeinschaft veranlasst worden. Flösser-Sämi lebte von 1856 bis 1914.

In Aarburg eingebundene Floße — Auszüge aus der Floßbuchhaltung von Hofmann Samuel Vater und Sohn

Eigentümer oder Auftraggeber	Zeichen	1847	1848	1873	1874	1875	1876	1877	1878	1879	1880	1881	1882	1883	1884/85
Belart und Kläy, Olten	B+K	78								46	32	10	11		
Schmid Moritz, Olten	MS							19	66	83	143	43	16	12	40
Meyer Jean, Olten	JM		11	28											
Lüscher Hans, Aarburg	HL			9				4		49	46	34	58	28	
Bony ber & fis (Père et Fils), Frankr.														14	
Gindre Eduard, Burgdorf												21			
Blaser Chr. & Söhne, Aarwangen	BAB			13		16	12	14	27		21	33	46		30
Lehner-Wälchli, Lotzwil	W												12		
Burkhard Ledrich, Mülhausen													9		
Brotschiffrer, Frankreich	BE													16	
Gerber & Co., Steffisburg	GC										4				
Schändler, Burgdorf	ES?									8	36				
Meyer & Schauenberg, Mülhausen	SVE										12	21			
Dällenbach, Burgdorf	DHC												31	32	
Spielmann Leo, Obergösgen					64	21	50*		31	88					
Spielmann Johann, Obergösgen						18	18	11	10	23					35
Spielmann Josef, Obergösgen															56
Total Flöße		78	11	50	64	55	80	48	134	297	294	162	183	102	161
Total Stämme ca.		4500	660	3000	3800	3300	4800	2800	7800	18500	17000	9500	10500	6000	9500

* größtes Floß mit 100 Stämmen.
1873 bis 1877 mußte viel nach Laufenburg, Brugg und Stilli geflößt werden.

Vom 12. bis 18. Jahrhundert fehlen irgendwelche Anhaltspunkte über das Ausmaß der verflößten Hölzer.

BÄR
HAUSTECHNIK AG
Spenglerei Sanitär Heizung Flachdach

4663 Aarburg Sägestrasse 3
Telefon 062 791 37 87
4600 Olten Altmattweg 4
Telefon 062 212 12 20
www.baerhaustechnik.ch

Blyb gsund und fit
fahr mit em BIRI-Velo mit!

Cycles biri

Zweirad-Center Aarburg
☎ 062 791 55 44
Fax 062 791 44 30

Wir sind online
www.biri-bikes.ch
biri@biri-bikes.ch

Ihr 2-Rad-Partner mit der grossen Auswahl und den reellen Preisen.

IHR ELEKTROFACHGESCHÄFT

RUPP
ELEKTRO AG

für alles Elektrische

- Um- und Neubauten
- Ersatz von Küchengeräten
- Service, Reparaturen
- Beratung, Planung und Ausführung
- EIB-Gebäudetechnik «das intelligente Haus»

Robert Rupp

EIB PARTNER

Rupp Elektro AG, Tunnelweg 10, 4663 Aarburg, Tel. 062 791 01 11

schreineratelier
bolliger gmbh
4663 aarburg ▪ 062 752 96 86

Holzbau
Bedachungen
Fassadenbau

HANS BLATTNER AG

4663 AARBURG **Wallgrabenweg 9** **Tel. 062 791 54 84**

- Zimmerarbeiten
- Gebäudeisolationen
- Täferarbeiten
- Hausbockbekämpfung
- Eternitfassaden
- Dachdeckerarbeiten

www.hbl-aarburg.ch

FAHRSCHULE

P. Di Bona

Aarburg • 062 / 791 30 13
Natel 079 / 657 17 67

Jetzt neu!

Das Perry Center in Oftringen mit 40 Geschäften und mehr.

Perry
Alles da. **www.perry-center.ch**

Spenglerei Joss
Aarburg

Tel. 062 791 59 62
062 791 57 19
079 340 06 33

eidg. dipl. Spenglermeister

- ***Sämtliche Spenglerarbeiten***
- ***INOX-***
  Reparatur- und Schleifarbeiten
- ***INOX-Konstruktionen***