

**Zeitschrift:** Hägendorfer Jahrringe : Bilder einer Gemeinde und ihrer Bewohner aus Vergangenheit und Gegenwart

**Herausgeber:** Hans A. Sigrist

**Band:** 2 (1990)

**Artikel:** Mittagessen aus dem Korb

**Autor:** Sigrist, Hans A.

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1092061>

#### Nutzungsbedingungen

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

#### Conditions d'utilisation

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

#### Terms of use

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

**Download PDF:** 02.02.2026

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

# Mittagessen aus dem Korb

Zu Beginn der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts entstanden in der Schweiz die ersten grossen Eisenbahnlinien. Die Centralbahngesellschaft baute in Olten eine Werkstätte. Diese, sowie die sich nun am Eisenbahnknotenpunkt entwickelnden Industrien boten vielen Männern aus dem unteren Gäu willkommene Arbeit. Den stundenlangen Arbeitsweg zu Fuss bei Wind und Wetter nahm man in Kauf. Erst einige Jahre nach der Eröffnung der Gäubahn im Dezember 1876 verkehrte morgens und abends ein Arbeiterzug. Dies erlaubte den Männern, vor ihrem Zehnstunden-Arbeitstag noch ein wenig im Eisenbahnabteil zu dösen und abends, während der Heimfahrt, eine Viertelstunde zu ruhen, bevor zu Hause die Stall- und Feldarbeit begann. Um den kargen Lohn aufzubessern und eine weitgehende Selbstversorgung zu erreichen, wurden nämlich daheim Kaninchen und Ziegen gehalten, da und dort auch ein Schwein oder gar eine Kuh. Im Garten und auf dem Pflanzblätz zog man Gemüse. Es versteht sich von selbst, dass jede Hand, auch die kleinste, zapacken musste. Zur Pflicht der Kinder dieser «Rucksackbauern» gehörte das Essen tragen. Tag für Tag hatten sie dem Vater und den bereits erwerbstätigen Geschwistern das von der Mutter in einen Korb verpackte Mittagessen auf zwölf Uhr in Olten abzuliefern, zu Fuss, versteht sich! Von dieser harten Pflicht erfahren wir erstmals durch eine Eingabe der Schulkommission an den Gemeinderat vom 4. September 1887. Darin macht sie auf die grossen Nachteile aufmerksam, «welche das Mittagessenträgen nach Olten auf den Schulunterricht ausübe, indem die betr. Kinder die Schule um  $\frac{1}{2}$  11 Uhr verlassen müssen und gewöhnlich erst um  $\frac{1}{2}$  2 bis 2 Uhr wieder eintreffen und bei ungünstiger Witterung durchnässt und wofern beim Unterricht gar nicht mehr tauglich sind, ...». Der Gemeinderat beauftragte eine dreiköpfige Kommission mit der Prüfung und Behe-

bung dieses «Uebelstandes». Drei Wochen später lagen Bericht und Antrag vor: «Am zweckmässigsten erscheint die Beschaffung eines speziell für diesen Zweck eingerichteten Wagens und Ueberführung des Essens durch einen von der Gemeinde honorierten Fuhrmann». Von den 130 Arbeitern, welche ihr Essen von zu Hause täglich zugetragen bekommen, würden nach Schätzung der Kommission zu Beginn etwa 60 bis 70 Personen den geplanten Transportdienst benutzen. Der Rat erteilte der auf fünf Mitglieder erweiterten Kommission den Auftrag, «bis künftigen Sonntag Plan- und Kostenberechnung in betr. des Wagens auszuarbeiten».

Obwohl die Gemeindeversammlung am 16. Oktober 1887 ihren Segen zum Essentwagen gab, sollte es noch über ein Jahr dauern, bis die Schulkinder vom Essentragen befreit wurden.

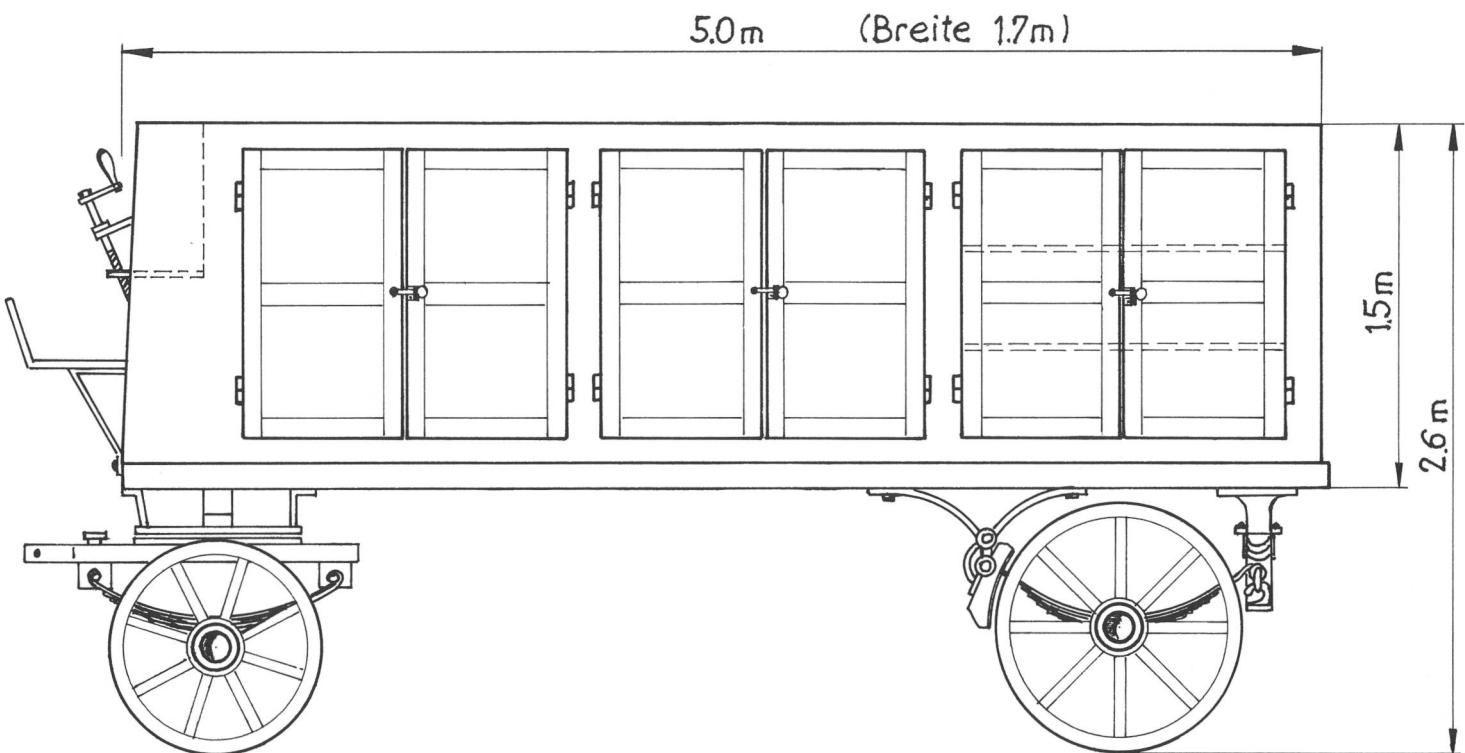
## Solide und tadellose Ausführung

Auf die «Concurrenzaußschreibung im Gäuer Anzeiger bez. Anfertigung eines Brückenwagens für den Transport des Mittagessens für die Fabrikarbeiter nach Olten» erfolgten drei schriftliche Eingaben, deren Preisunterschiede derart gross waren, dass eine zweite Ausschreibung mit genauen Konstruktionsvorschriften notwendig wurde: «Tragkraft 1000 kg, Länge 3,60 Meter, Breite 1,50 Meter, in Reisewagenform ohne Anstrich, mit ganzem Rank, mit Landen, passender solider Bremse, Sitz für den Fuhrmann, 4 Längsfedern und 2 Querfedern, Halbpatentachsen I. Qualität mit gehärteten Spindeln und Büchsen, ein Schraubenschlüssel zu den Patentachsen. Für den ganzen Wagen ist Eschenholz zu verwenden. Der Wagen ist ferner so einzurichten, dass der dazu gehörige Kasten darauf befestigt werden kann». Obwohl nun der Oberbuchsiter Schmied Johann Marti mit seiner Offerte von Fr. 400.– ganze Fr. 100.– günstiger lag als die beiden Hägendorfer Augustin Sigrist,

Schmiede- und Schlosserwerkstätte, und August Kissling, Wagner, vergab der Gemeinderat den Auftrag nach einigem Markten doch den Ortsbürgern mit der Begründung, dass bei diesen «Gewähr auf solide, in jeder Beziehung tadellose Anfertigung» bestehe. Der Wagen kam schliesslich auf Fr. 462.50 zu stehen. Seine Bemalung kostete zusätzliche 90 Franken. Die Herstellung eines massiven Holzaufbaus mit Regalen und Türen zur Aufnahme der Essenkorbe übernahm die Schuhfabrik Strub, Glutz & Cie. AG in Olten.

festgesetzten Abfahrtszeiten genau einzuhalten. Massgebend war die Hägendorfer Kirchturmuh.

Schlag elf Uhr mussten die aus dem Oberdorf, Vogelberg und Gnöd angelieferten Körbe beim Schulhaus (Oberdorf) verladen sein. Die Tour begann. Bei der Schmiede (heute Metzgerei Gehrig) standen die Körbe aus dem Mitteldorf und dem Eggberg bereit und um 11.15 Uhr, nach dem Verlad der Körbe aus dem Unterdorf bei der Scheune des Friedrich Glutz (Pius Haefely), verliess das Fuhrwerk das Dorf.



Die regelmässigen Essenfuhrten wurden am 2. November 1888 aufgenommen. Von da an erhielten die Kinder keine Schuldispens mehr für das Essentragen. Als Fuhrmann wählte der Gemeinderat aus vier Bewerbern Franz Schaad. Er erhielt pro Tagesfahrt Fr. 3.-.

Eine Viertelstunde später hielt es vor der Wirtschaft von Wartburg (Kreuz) in Rickenbach, um weitere Körbe zuzuladen. Dann rumpelte das einspännige Fuhrwerk auf der begrierten Landstrasse ohne weiteren Halt Olten zu. Um zwölf Uhr erreichte der Transport sein Ziel. Bei der Schuhfabrik Strub, Glutz & Cie. AG entlud der Fuhrmann, unterstützt von zwei eigens bestimmten Fabrikarbeitern, die Fracht. Dem Pferd wurde der Hafersack umgehängt, und bereits eine halbe Stunde später waren die Körbe mit den nun leeren «Chnucheli» wieder zum Rücktransport verladen.

#### **Essentransport nach Reglement**

Ein detailliertes Reglement, nach heutigem Begriff eher ein Pflichtenheft, schrieb dem Fuhrmann unter anderem vor, die Körbe eigenhändig, nach Nummern eingereiht und sorgfältig aufzuladen, mit mässiger Geschwindigkeit zu fahren und die

### Willkommene Dienstleistung

Die neue Dienstleistung wurde insbesondere im Winter rege benutzt. Mit einem warmen Mittagessen aus dem Korb war der lange Arbeitstag erträglicher. Während der Sommerzeit verpflegten sich allerdings immer noch etliche Arbeiter aus dem Rucksack, kalt natürlich, um so die Abonnementskosten von einem Franken pro Monat einsparen zu können. Die in den ersten Betriebsjahren gemachten Erfahrungen fanden ihren Niederschlag in den Reglementsänderungen von 1890 und

Fr. 3.20 pro Tag. Musste zum Beispiel wegen Schnee zweispännig gefahren werden, erhöhte sich der Fuhrlohn um einen Franken. Einige Zeit trug man sich übrigens mit dem Gedanken, einen Pferdeschlitten für den Essentransport bei winterlichen Verhältnissen zu bauen, liess dann die Idee aber wieder fallen.

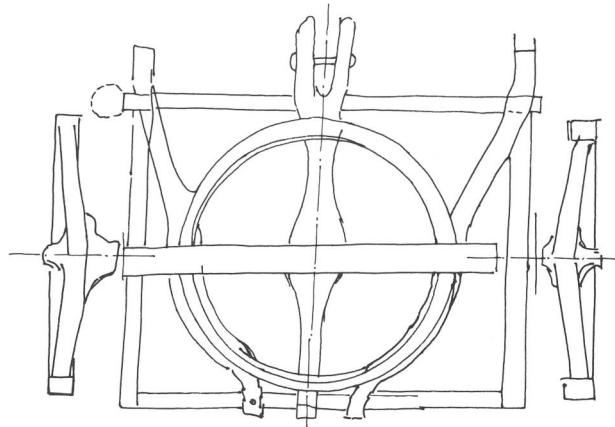
Der Wagen war in der Scheune am Kirchweg 4 eingestellt. Später erhielt er in der südöstlichen Ecke der Schulhofstatt einen Schopf. Diesen verlegte man 1926 neben das alte Milchlokal an der Eigasse.

**Abb. 1 und 2**

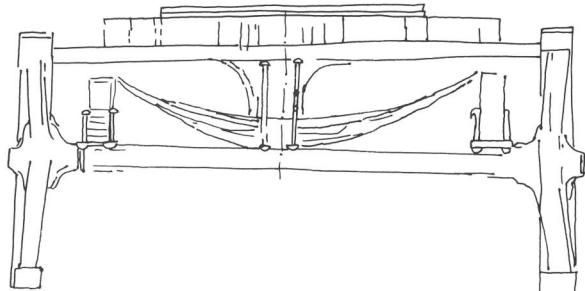
**Der zweite Essentransportwagen wurde zwischen 1908 und 1910 in Betrieb genommen. Das überaus solid gebaute Gefährt war so schwer, dass es stets zweispännig gezogen werden musste. Im Winter liessen sich Eisenküfen unter die Räder montieren. Nach einem Handriss des 92jährigen Wagners Franz Flury. Reinzeichnung: Heinz Werthmüller.**

*Essen transport Vorwagen, 1:10*

*von oben*



*Auerschnitt*



1892. Die Wahlperiode des Fuhrmanns wurde auf zwei, dann auf drei Jahre ausgedehnt. Da der Gemeinderat während den ersten zehn Jahren Wahl- und Aufsichtsbehörde in Sachen Essentransport war, sind auch die Fuhrleute im Protokoll namentlich erwähnt. Der bereits genannte Franz Schaad amtete nur ein Jahr. Darauf wählte der Rat aus sechs Bewerbern die Brüder Flück, da diese nur Fr. 2.50 Taglohn forderten. Die billigste Offerte scheint schon damals nicht unbedingt die beste gewesen zu sein. Jedenfalls beauftragte man ein Jahr danach den Friedensrichter Emil Wyss, Jakobs, mit dem Essentransport für

### Die Essentransport-Genossenschaft

Die vom Gemeindeschaffner geführte Essenwagen-Rechnung wies bereits 1892 ein Vermögen von Fr. 608.30 aus. Deshalb entschloss sich der Gemeinderat, den monatlichen Abonnementspreis auf siebzig Rappen zu senken und allen Hägendorfer Benützern eine Rückzahlung von zwanzig Prozent auf ihren bisher erbrachten Taxleistungen zu erstatten.

Weil von Jahr zu Jahr mehr Arbeiter den Essentransport beanspruchten – 1892 waren es im Durchschnitt täglich schon 176 – musste der Wagenkasten im sechsten Betriebsjahr aufgestockt werden.

1898, nach zehn Jahren, konnten die Abonnenten mit den Ueberschüssen aus der Betriebsrechnung den Essentransportwagen von der Einwohnergemeinde erwerben. Das Unternehmen wurde als Abonentengenossenschaft weitergeführt. Der Gemeinderat behielt die Oberaufsicht. Seit dieser Uebernahme fehlen schriftliche Quellen. Die nachfolgenden Ausführungen basieren auf Auskünften von Personen, welche die «Essenkorbzeit» selbst noch erlebt haben.

#### **Essentransport nicht für alle**

Der von der Gemeinde ins Leben gerufene Essentransport erleichterte zweifelsohne das Los vieler Arbeiter. In erster Linie profitierten natürlich die in der Schuhfabrik Strub, Glutz & Cie. AG beschäftigten Hägendorfer und Rickenbacher. Sie erhielten das Mittagessen sozusagen vor das Fabrikstor geliefert; andere Betriebe wurden nicht bedient. Hatte die vom Hägendorfer Gemeindepfarrer Joseph Anton Glutz geführte Schuhfabrik durch die kostenlose Anfertigung des Korbkastens auf dem Essenwagen stillschweigend dessen Alleinnutzungsrecht erkauft? War etwa Personal- und Parteipolitik im Spiel? Letzteres scheint begründet, ist doch später die Rede vom «schwarzen» (katholisch-konservativen) Essenwagen. Die ersten Fabrikations- und Büroräumlichkeiten der «Strubi» befanden sich in der Wyde (Schützenmatte) im Gebäude der ehemaligen unteren Walki. Dort stand den Betriebsangehörigen ein einfacher Essraum zur Verfügung, um das im Korb angelie-

ferte Mittagessen zu verzehren. Arbeitnehmer nahegelegener Betriebe durften diesen Raum ebenfalls benutzen. Die Essentransportgenossenschaft bewies erstmals etwas Kundenfreundlichkeit, als die Schuhfabrik samt Essraum in den Hammer verlegt wurde. Sie transportierte nämlich weiterhin Körbe für Nicht-Strubiarbeiter in die Schützenmatte – nunmehr zu einem am dortigen Schlachthof angebauten Lokal. Unverständlich bleibt, weshalb Betriebe wie die Seifenfabrik Helvetia (seit 1899), die Motorwagenfabrik Berna AG (seit 1904) oder die Otto Walter AG (seit 1921) nie bedient wurden. Auch in der Centralbahnwerkstätte (ab 1902 SBB) arbeiteten viele Hägendorfer. Zwar hatten diese die Möglichkeit, den Essenkorb mit dem Elfuhrzug in den Hauptbahnhof Olten spezieren zu lassen. All jene, die im Kohlholz, Gnöd oder Heiligacker wohnten, mussten sich weiterhin aus dem Rucksack oder in der Suppenanstalt, dem Dampfhammer, verpflegen; der tägliche Gang zur Bahnstation war für die Frauen, Mütter oder Kinder ganz einfach zu zeitraubend.

#### **Zweispannig nach Olten**

Immer mehr Leute fanden Arbeit in Olten. Die Zahl der Essenwagen-Abonnenten wuchs und der Platz auf dem Fuhrwerk reichte nicht mehr aus. Zwischen 1908 und 1910 nahm die Genossenschaft einen neuen grösseren Wagen in Betrieb. Er war fünf Meter lang und konnte über 3000 Kilo Nutzlast aufnehmen. Im Winter liessen sich aus Eisen gefertigte Kufen unter die Räder montieren. Das überaus solid ge-

---

### **Die Fuhrleute**

---

1888 – 1889	Franz Schaad, Landwirt
1889 – 1890	Gebrüder Flück
1890 – 1898?	Emil Wyss, Jakobs, «s Chrumme», Friedensrichter
1898 – 1906	Johann Studer «Glaserschang» Landwirt und Wirt zum Kreuz
1906 – 1917	August Sigrist, Landwirt, mit den Söhnen Julius und August
1917	Walter Nussbaumer, Pächter
1918 – 1945	Arnold Rötheli «Schuelänge», Landwirt, später seine Söhne Joseph und Emil
1935 – 1962	Johann Rötheli «Schnauze», Gärtnermeister, später seine Söhne Hans und Walter

---

baute Gefährt war so schwer, dass es stets zweispännig gezogen werden musste. Das verteuerte einerseits den Transport und begrenzte anderseits die zur Wahl stehenden Fuhrleute, denn längst nicht alle Bauern besassen zwei oder mehr Pferde. Der Aktivdienst während des ersten Weltkrieges und später die Weltwirtschaftskrise machten sich beim Essentransport durch rückläufige Abonnentenzahlen und damit durch kleinere Einnahmen bemerkbar. Es

Wangen. Er bediente der Reihe nach die Firmen Kleider Frey, Usego, Otto Walter, Konsumverein Olten, Berna und die SBB-Werkstätte. Dieser «gelbe» (freisinnig-demokratische) Essentransport hatte auf Anhieb 130 Kunden. Nicht wenige davon waren bisherige Genossenschafts-Abonnenten. Dadurch verschlechterte sich die Ertragslage des grossen Essenwagens noch mehr. Die Genossenschaft reagierte darauf mit Redimensionierung: Mit dem verblie-

**Abb. 3**

**Essentragkorb:**  
Die heiss eingefüllten Speisen blieben in den «Chacheli» schön warm, da die Wärme im Innern des Korbes mit Zeitungen abgedichtet und die Hohlräume zwischen dem Geschirr mit zerknülltem Papier gestopft wurden.

Das irdene Krüglein enthielt Kaffee, Tee oder Most. Jeder Essentragkorb war mit einem Namenschild oder auch einfach mit auf das Weidengeflecht aufgemalten Initialen gekennzeichnet.

Die Farbe der runden Blechmarke auf dem Deckel verriet dem Fuhrmann, in welchem Dorf der leere Korb auf der Rückfahrt abzustellen war.



wurde jedoch kein Versuch unternommen, die Rentabilität des Wagens durch die Belieferung weiterer Betriebe zu steigern; man hielt an der altgewohnten Route fest.

#### Konkurrenz

Früher oder später musste der Essentransport-Genossenschaft Konkurrenz erwachsen. Sie kam spät, erst 1935, als die Wirtschaftskrise im Abklingen war. Gärtnermeister Johann Rötheli (Schnauze) rüstete die Ladebrücke seines kleinen Lastwagens mit einem demontablen Aufbau aus und transportierte fortan Essenkörbe von Kappel, Hägendorf, Rickenbach und

benen Genossenschaftsvermögen liess sie durch den Schmied Ernst Hänggi und den Wagner Franz Flury einen kleineren, leichteren gummiräderten Einspannerwagen bauen. Der zweite Weltkrieg machte beiden Unternehmen zu schaffen. Weil die Gummireifen des Genossenschaftswagen inzwischen abgelaufen waren und kein Ersatz erhältlich war, mussten die Räder auf Eisenreifen umgerüstet werden. Der Lärm, den nun das Fahrzeug auf der mittlerweilen mit einem Betonbelag versehenen Landstrasse verursachte, muss entsetzlich gewesen sein! Treibstoffmangel zwang Johann Rötheli, seinen Kleinlastwagen auf

Holzvergaser-Betrieb umzustellen. Es waren schwere Zeiten!

#### Mit dem Zug zum Mittagessen

1945, wenige Monate nach Kriegsende, führten die SBB einen Mittagszug zwischen Olten und Oberbuchsiten ein. Er verliess Olten wenige Minuten nach zwölf Uhr. Um 12.50 Uhr musste man in Hägendorf bereits wieder zur Rückfahrt einsteigen. Rechnet man die Fahrzeiten ab, so blieb den Hägendorfern gerade noch 35 Minuten, um von der Station nach Hause zu hasten, in Eile zu essen und wieder zur Bahn zu laufen. Trotzdem, wer nicht allzu weit von der Station entfernt wohnte und seinen Arbeitsplatz in Olten in Bahnhofsnähe hatte, benutzte nun den Zug. Durch diese Neuerung verlor der Genossenschafts-Essentransport so viele Abonnenten, dass der Betrieb eingestellt werden musste. Dabei war kurze Zeit vorher noch an Stelle des Fuhrwerks ein älteres Auto für den Korbtransport ausgerüstet und eingesetzt worden. Als der in die Lücke gesprungene Egerkinger Essentransportwagen wenig später auf seiner Fahrt beim Lischmattenkreuz in Flammen aufging, übernahm Walter Rötheli die verbliebenen «Strubi»-Abonnenten. Er hielt seinen Transportdienst bis 1962 aufrecht. Als es nur noch 50 Körbe zu spedieren gab, hörte er auf. Anfänglich kostete das Monatsabonnement Fr. 3.50, zuletzt Fr. 5.–. Der wirtschaftliche Aufschwung und besserer Verdienst erlaubte mehr und mehr Arbeitern, sich in der Kantine oder im Restaurant zu verpflegen. Die Anschaffung eines Fahrrades, nach der Jahrhundertmitte der Kauf eines Motorrades oder gar eines Autos schufen weitere Möglichkeiten, den Korb endgültig wegstellen zu können und über den Mittag daheim zu sein.

#### Mehrarbeit für die Hausfrau

Im Erwerbsleben von drei Generationen hatte der Essentransport seinen festen Platz. Gerne übersieht man, dass diese segensreiche Einrichtung von den Ehefrauen und Müttern getragen wurde. Das frühzeitige Kochen, das Einpacken des Korbes, der Gang zum Sammelplatz, das Warmhalten des Essens für die Familie, das alles hatten die Hausfrauen Tag für Tag neben den übrigen Arbeiten in Haus und Garten

zu besorgen. Zwar war ihr Menüplan einfacher, aber ihnen standen auch noch kaum Büchsenkonserven und schon gar keine Tiefkühlprodukte zur Verfügung. Der «Küchengerätepark» bestand aus einem Holzherd; später war es ein elektrischer Herd und ein Warmwasserboiler. Die Essenwagenfahrt hatte bestimmt nichts mit Postkutschenromantik zu tun. Die Fuhrleute waren zwar relativ gut bezahlt. Dafür mussten sie bei jedem Wetter pünktlich fahren und konnten werktags nie mit ihrer Familie zu Mittag essen. Zudem hatten sie die landwirtschaftlichen Arbeiten dem «Fahrplan» unterzuordnen.

#### Einblick in die Privatsphäre

Wie die «Strubi» stellten auch andere Firmen ihren Arbeitern und Angestellten ein Lokal für die Mittagsverpflegung zur Verfügung. Allerdings waren diese Räume meist nicht sonderlich einladend. Zu Hause, im dörflichen Kreis, wusste man über die Verhältnisse seiner Mitbürger Bescheid. Das gemeinsame Essen brachte die Menschen noch näher zusammen. Der Korbinhalt verriet zudem einiges über die Privatsphäre des Einzelnen. Die Kochküste der Frauen liessen sich unschwer am Duft und am Aussehen der Speisen sowie an der Vielfalt beziehungsweise an der Einönigkeit der Menüs feststellen. Weiter entging den geübten Beobachtern nicht, ob die Frauen verschwenderisch, «huslig» oder knauserig waren oder ob etwa gerade der Haussegen schief hing.

Für die heutige Generation wäre das Essen aus dem Korb kaum mehr denkbar. Personen, die dies noch selbst erlebt haben, erinnern sich jedoch nicht ungern daran. Die Speisen waren in der Regel noch schön warm, da die Korbwände und Lücken zwischen den Behältern mit Zeitungspapier ausgestopft wurden. Das isolierte und verhinderte das Kippen und Auslaufen der Gefässe. Zum einfachen Mahl gehörte stets eine währschaftre Suppe. In einem Krüglein gab es Kaffee, Tee oder Most und ein Zvieriapfel lag meist auch dabei. Natürlich hätte man lieber am Familienschrein gegessen, aber die tägliche «Post» von daheim, die Sorgfalt, mit der das Essen verpackt worden war, liess einen auch so die Zuneigung und Fürsorge der Frau oder Mutter spüren.