

Zeitschrift: Heimatkunde Wiggertal
Herausgeber: Heimatvereinigung Wiggertal
Band: 65 (2008)

Artikel: Von der Kohle zum Strom
Autor: Wechsler, Hans
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-718907>

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

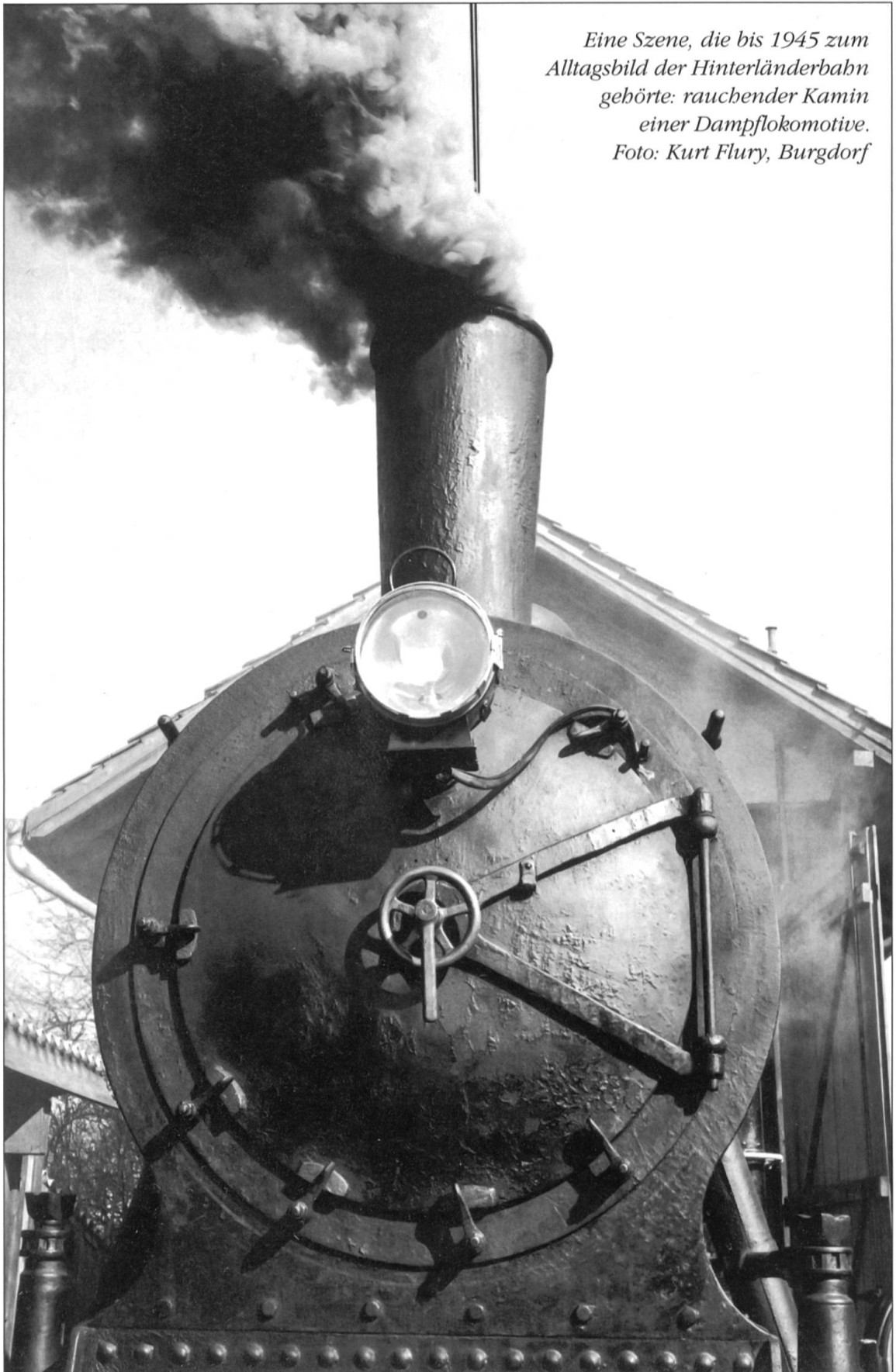
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

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: 22.05.2025

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



*Eine Szene, die bis 1945 zum
Alltagsbild der Hinterländerbahn
gehörte: rauchender Kamin
einer Dampflokomotive.
Foto: Kurt Flury, Burgdorf*

Von der Kohle zum Strom

Hans Wechsler

1945 wurden die ehemaligen Vereinigten Huttwil-Bahnen elektrifiziert. Betroffen von der Elektrifizierung war auch das Luzerner Hinterland, nämlich die Strecke Huttwil–Willisau–Wolhusen. Für die damaligen Zeitgenossen war die Umstellung von der Kohle auf den elektrischen Strom ein einschneidendes Ereignis. Elektrische Triebwagen und Elektrolokomotiven ersetzten die «Dampffrösse». Nur ein Jahr vor der Umstellung auf Strom waren die Vereinigten-Huttwil-Bahnen gegründet worden. Diese Gründung war die Voraussetzung für die Elektrifizierung des gesamten Streckenbereichs der neuen Bahngesellschaft.

53-jährige Lebenszeit

Gegründet wurde die neue Eisenbahngesellschaft am 31. August 1944. Der Sitz der neuen Bahn war in Huttwil. Der neuen Aktiengesellschaft mit dem neuen Namen «Vereinigte Huttwil-Bahnen» (VHB) sollte eine 53-jährige Lebenszeit beschieden sein. Nachdem die VHB schon seit mehreren Jahrzehnten mit der Emmental–Burgdorf–Thun-Bahn (EBT, gegründet 1942 und entstanden aus der Emmentalbahn und der Burgdorf–Thun-Bahn) sowie der Solothurn–Münster-Bahn (SMB, 1903) eine Betriebsgemeinschaft eingegangen waren, fusionierten diese drei Bahngesellschaften am 1. Januar 1997 zur Regionalverkehr Mittelland AG (RM). Neun

Jahre später, im Juni 2006, erfolgte dann der Zusammenschluss der Regionalverkehr Mittelland AG und der BLS Lötschbergbahn AG zur BLS AG. Die BLS Lötschbergbahn AG ihrerseits war das Ergebnis einer Fusion von vier Privatbahnen im Jahr 1997: Bern–Neuenburg-Bahn, Gürbetal–Bern–Schwarzenburg-Bahn, Spiez–Erlenbach–Zweisimmen-Bahn und Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern–Lötschberg–Simplon (BLS).

Drei Gesellschaften gründeten die VHB

Die drei Vorgängerbahngesellschaften der VHB waren die Langenthal–Huttwil-Bahn (LHB, Bahneröffnung 1889), die Huttwil–Wolhusen-Bahn (HWB, 1895) und die Ramsey–Sumiswald–Huttwil-Bahn (RSHB, 1908). Die Gründung dieser Nebenbahnen war das Resultat der Bahneuphorie im Unteremmental, Oberrargau und Luzerner Hinterland Ende des 19. und Anfang des 20. Jahrhunderts. Die Gemeinden in diesen drei Regionen sowie deren Bevölkerung samt Gewerbe und Landwirtschaft suchten mit dem Bau eigener Zugstrecken den Anschluss an das bereits bestehende Netz der schweizerischen Eisenbahnen im Mittelland.

Insgesamt zählte das von den drei Eisenbahngesellschaften betriebene Streckennetz inklusive die beiden bernischen Nebenstrecken Huttwil–Eriswil und Sumiswald/Grünen–Wasen rund 65

Kilometer. 35 Stationen und Haltestellen standen den Fahrgästen zur Verfügung.

Ständig finanzielle Sorgen

Die drei neuen Bahngesellschaften gerieten schon kurz nach der Betriebsaufnahme unter finanziellen Druck. Dieser verstärkte sich insbesondere während der Weltwirtschaftskrise in den Dreissigerjahren. Prekär wurde der Geldmangel kurz vor Ausbruch des Zweiten Weltkrieges.

Für die Huttwil–Wolhusen-Bahn (HWB) erstellte am 13. November 1939, also rund zwei Monate nach Ausbruch des Krieges, ein Expertenteam (Marbach/Bruggmann) einen provisorischen Sanierungsplan. Darin stand unter anderem: *«Im Gegensatz zur Langenthal–Huttwil-Bahn (LHB), die eine ländliche Gegend mit stark industriellem Charakter mit einem grösseren Wirtschaftszentrum an einer SBB-Hauptlinie verbindet, bewältigt die Huttwil–Wolhusen-Bahn (HWB) lediglich den Verkehr in einer vorwiegend landwirtschaftlichen Gegend mit Anschluss an eine SBB-Linie (Bern–Luzern), die an Bedeutung erheblich hinter der Linie Bern–Langenthal–Olten zurücksteht. Von grösserer Bedeutung für die HWB ist neben Wolhusen nur Willisau, das 1938 rund einen Drittel aller ausgegebener Billette und rund einen Fünftel des gesamten Güterverkehrs auf sich vereinigte. (...) Zur relativ geringen wirtschaftlichen*

Bedeutung der HWB kommt hinzu, dass das Unternehmen finanziell notleidend ist und bei gleichbleibenden Verhältnissen in wenigen Jahren seine Zahlungen einstellen muss. Diese Tatsache rechtfertigt es, die Frage der Stilllegung der Bahn einer näheren Prüfung zu unterziehen. Wenn die Experten davon absehen, so tun sie es im Hinblick darauf, dass nach Auffassung militärischer Sachverständiger die HWB aus militärischen Gründen als lebenswichtig angesehen werden muss.»

Die beiden Experten Marbach und Bruggmann befassten sich des Weiteren mit den finanziellen Sanierungsmöglichkeiten und kamen zum Schluss: *«Ohne in der Lage zu sein, ein umfassendes Urteil abgeben zu können, glauben die Experten doch erwähnen zu dürfen, dass nach ihrer Auffassung durch eine Einschränkung des Zugverkehrs Einsparungen in beträchtlichem Umfange möglich sein sollten. Es fällt auch dem bahntechnischen Laien auf, dass durchschnittlich 16 Personenzüge (je acht pro Richtung) für eine Bahn dritten oder vierten Bedeutungsranges zu viel sind. (...) Die HWB beantragt, wie die LHB, den Betrieb auf die elektrische Traktion umzustellen. Die Experten möchten davor ausdrücklich warnen. Sie glauben, dass jede Mehrbelastung der Passivseite der Bilanz betriebswirtschaftlich nicht zu verantworten ist. Die Elektrifikation könnte mit Erfolg nur dann durchgeführt werden,*

wenn biefür die notwendigen Mittel von den interessierten Kreisen à fonds perdu zur Verfügung gestellt würden.»

Privatbahnhilfe führte zur Fusionsbereitschaft

Anlass zur Fusionsbereitschaft der drei Privatbahnen im Luzerner Hinterland, Oberaargau und Unteremmental (HWB, LHB und RSHB) war das Bundesgesetz über die Privatbahnhilfe vom 6. April 1939 (in Kraft gesetzt am 1. November 1939). Dieses Privatbahnhilfegesetz war aber an die Bedingung verknüpft, die drei Bahngesellschaften in eine Gesellschaft zusammenzuschliessen. Die Verantwortlichen der Eisenbahnunternehmen reagierten am 18. Dezember 1939 mit einem Schreiben an die Bundesbehörden. Darin baten sie um finanzielle Hilfe in der Höhe von 3,5 Millionen Franken für die Elektrifikation ihrer Schienennetze.

In den Verwaltungsräten war man sich offenbar über die Antriebsart nicht einig. So heisst es im Geschäftsbericht der Huttwil–Wolhusen-Bahn von 1939: *«Wie sich aus der anschliessenden Diskussion ergab, waren die Vertreter des Kantons Luzern eber für die Beschaffung von zwei Dieseltriebwagen, während diejenigen des Kantons Bern sich für den Umbau auf elektrische Traktion aussprachen.»*

Bedingt durch den Krieg gab es ab 1941 Probleme bei der Beschaffung von

Heizmaterial für die Dampflokomotiven (Kohle aus Deutschland). So hatte das Eidgenössische Amt für Verkehr auf Veranlassung des Eidgenössischen Kriegstransportamtes die drei Huttwiler Bahnen angewiesen, ab dem 1. März 1941 bis auf Widerruf den Transitgüterdienst – soweit als möglich – auf die Bahnen mit elektrischem Antrieb der SBB und der Emmentalbahn umzuleiten.

Trotz des bundesrätlichen Druckes wurden vorerst unter den drei Bahnen keine Fusionsverhandlungen aufgenommen. Im Geschäftsbericht der Huttwil–Wolhusen-Bahn ist zu entnehmen, dass der Bundesrat verfügt hatte, falls bis am 30. Juni 1942 der Zusammenschluss der drei in Huttwil einmündenden Bahnen nicht rechtsgültig beschlossen sei, der reservierte Betrag von vier Millionen Franken anderweitig zu verwenden sei. Diese Verfügung wurde aber später in dem Sinne geändert, dass sich die drei Unternehmen bis zu diesem Zeitpunkt lediglich bereit erklären mussten, das Fusionsproblem in Zusammenarbeit mit den zuständigen eidgenössischen und kantonalen Instanzen abzuklären. Daraufhin erklärten sich die Verwaltungsräte der Langenthal–Huttwil-Bahn, der Huttwil–Wolhusen-Bahn und der Ramsei–Sumiswald–Huttwil-Bahn bereit, in Fusionsverhandlungen einzutreten.

Gestützt hierauf folgte dann am 8. Oktober 1942 der Sanierungsplan des Eidgenössischen Amtes für Verkehr mit



Festzug am 6. Dezember 1945 in Huttwil. Die elektrische Be 4/4 der EBT (rechts) steht bereit zur Abfahrt nach Wolhusen.

Foto: Walter Bernhardt, Huttwil

dem Vorschlag für eine Vereinigung der drei Bahngesellschaften. Im Abschnitt «Technische Erneuerung und Verbesserung» steht: *«Als technische Verbesserung stand früher die Elektrifikation des gesamten Netzes im Vordergrund. Die Kosten dürften heute über 6 Millionen Franken betragen. (...) Es stellt sich aber heute die Frage, ob eine so grosse Kapitalinvestierung für die Elektrifikation im richtigen Verhältnis zu dem wirtschaftlichen Nutzen steht, der sich daraus für die neue Unternehmung ergeben soll.»*

Wie soll die neue Bahngesellschaft heissen?

Unsicher war man sich am Anfang über den Namen des neuen Bahnunternehmens. Bezeichnend dafür ist der Inhalt

eines Schreibens aus dem Jahr 1942. Es heisst dort unter anderem: *«Durch die Fusion der LHB, HWB und RSHB entsteht ein neues Unternehmen. Wie dieses heissen soll, ist man sich noch nicht schlüssig geworden. Eine prägnante und kurze Bezeichnung zu finden, ist nicht leicht, weil nicht weniger als fünf Anfangs- und Endpunkte des Netzes (Langenthal, Eriswil, Wolhusen, Ramsey, Wasen i. E.) und drei wichtige Orte im Netz selbst (Huttwil, Willisau und Sumiswald) in Frage kommen. Auch die Flüsse (Langeten, Rothbach, Luthern, Wigger, Griesbach und Grünen) können dem neuen Unternehmen nicht zu einem werbenden Namen verhelfen. Die Quellen der meisten dieser Flüsse liegen im Napf-Gebiet. Der Name dieses Voralpenberges eignet sich jedoch nicht für die Bezeichnung der Bahngruppe. Wir*



Die erste elektrische Personen- und Güterzuglokomotive, welche auf dem VHB-Streckennetz zum Einsatz kam, war die Ce 2/2. Foto: Ernst Gfeller, Worb

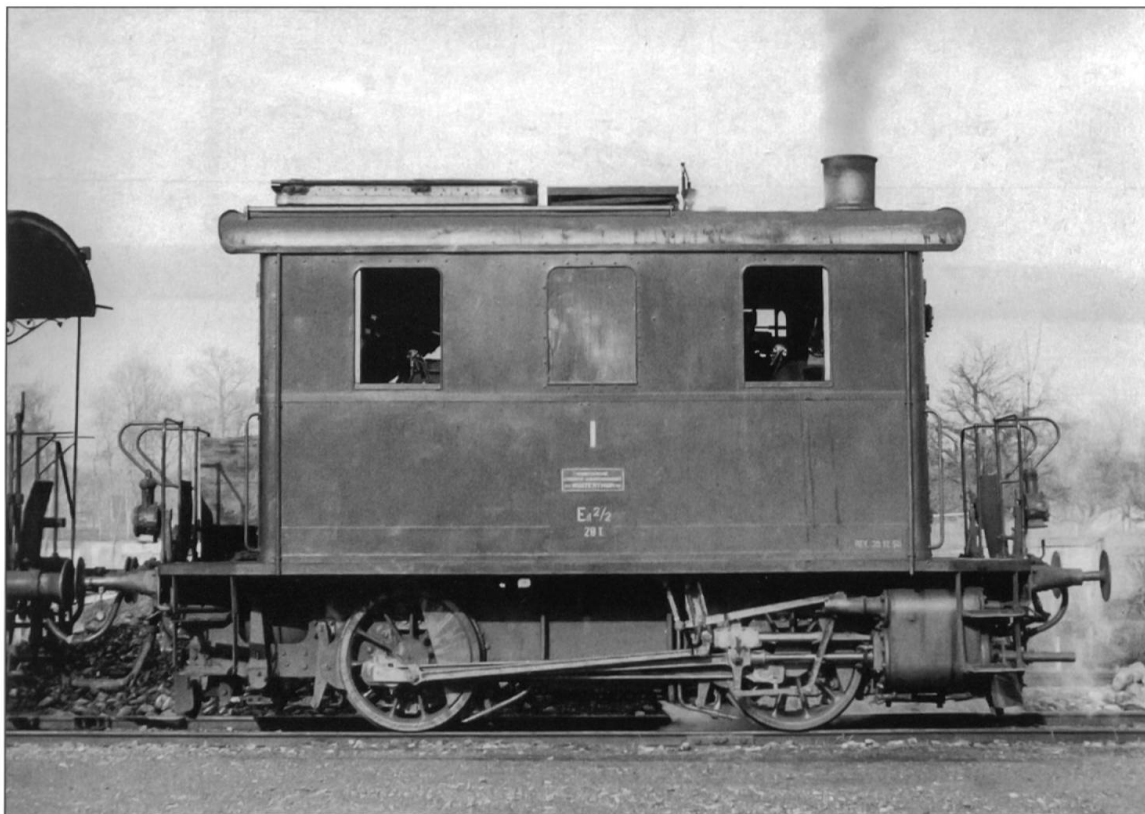
haben darum den Namen Aktiengesellschaft Willisau–Huttwil–Sumiswald (WHS) gewählt, um den drei wichtigsten im Netz gelegenen Orte die Ehre zu geben.»

Soll man mit der Bahngruppe Burgdorf fusionieren?

Noch vor der Gründung der VHB kam der Gedanke auf, die drei Huttwil-Bahnen aus Wirtschaftlichkeitsgründen mit der Bahngruppe Burgdorf zu fusionieren. In einem Gutachten von Dr. R. Metzger, Vorstand des kommerziellen Dienstes der Rhätischen Bahnen, heisst es am Schluss: *«Auf Grund unserer Untersuchungen gelangen wir zum Schluss, dass die Fusion der Langenthal–Huttwil-Bahn, der Huttwil–Wolhusen-Bahn und der Ramsei–Sumis-*

wald–Huttwil-Bahn nur ein halber Schritt wäre, wenn nicht gleichzeitig und sofort auch die Fusion mit der Emmentalbahn, der Burgdorf–Thun-Bahn und der Solothurn–Münster-Bahn durchgeführt würde. Wir sind auch vollends überzeugt, dass die Fusion der wirtschaftlichen Entwicklung von den sechs Bahnen bedienten Gebiete und Orte förderlich sein würde.» – Diese vorausschauende Überzeugung konnte in den Vierzigerjahren noch nicht verwirklicht werden. Erst mit der Gründung der Regionalverkehr Mittelland AG 1997 wurde die Vision zur Realität.

Eine grosse Fusion kam nicht zustande. Dafür wurde im Herbst 1943 eine Betriebsgemeinschaft der drei Huttwiler Bahnen mit der Emmental–Burgdorf–Thun-Bahn (EBT) beschlossen. Der Betriebsvertrag trat am 1. Januar 1944 in



Vor der Elektrifizierung war diese kleine Dampflokomotive im Einsatz. Es handelt sich um die Ed 2/2 Nr. 1 der Langenthal–Huttwil-Bahn. Foto: Archiv Verkehrshaus der Schweiz, Luzern

Kraft, und der Direktor der EBT, Karl Braun, übernahm die Leitung der drei Bahnen LHB, HWB und RSHB.

Letzte Generalversammlung der HWB in Willisau

Nachdem nun klar geworden war, dass ein Zusammenschluss der drei Bahnen zustande kommen würde, ging es verhältnismässig schnell voran. Am 5. Oktober 1944 fand im Gasthof Mohren in Willisau die letzte Generalversammlung der Huttwil–Wolhusen-Bahn (HWB) statt. Wichtigstes Geschäft war die Genehmigung des Fusionsvertrages der drei Bahnen LHB, HWB und RSHB zur neuen Gesellschaft mit dem Namen «Vereinigte Huttwil-Bahnen». Der Fusionsvertrag war bereits vorgängig am 31. August 1944 notariell beurkundet

worden. Für die Huttwil–Wolhusen-Bahn unterzeichnete der letzte HWB-Direktor, Dr. Vinzenz Winiker.

Insgesamt wurde der Fusionsvertrag von allen drei Bahngesellschaften in geheimer Abstimmung mit 3070 gegen null Stimmen genehmigt. Vorgängig hielt EBT-Direktor Karl Braun in seiner Berichterstattung zur Fusion und zur Elektrifikation fest, dass diese beiden Elemente ein unzertrennbares Ganzes seien: Ohne Fusion keine finanzielle Hilfe vom Bund und somit auch keinen elektrischen Strom. Andererseits falle der Fusionsvertrag dahin, wenn die Elektrifikation nicht möglich sein sollte.



Die CFe 4/4 Nr. 141 war der erste Personentriebwagen 3. Klasse mit Holzbänken.

Foto: Schweizerische Wagons- und Aufzügefabrik AG, Schlieren-Zürich

Erste Generalversammlung der VHB in Huttwil

Die konstituierende Hauptversammlung der VHB wurde am 21. Dezember 1944 im Gasthof Mohren in Huttwil abgehalten. Traktanden waren die Entgegennahme des Gründerberichtes, die Feststellung der Gründung der neuen Eisenbahngesellschaft und die Annahme der Gesellschaftsstatuten sowie die Wahl des Verwaltungsrates und der Kontrollstelle.

Das Grundkapital der VHB betrug 2453750 Franken und war aus Umwandlungen der Aktien der drei bisherigen Bahngesellschaften in VHB-Stammaktien mit teilweiser Entwertung entstanden.

Im etwas über zwanzigköpfigen Verwaltungsrat sassen neben je einem Ver-

treter des Bundes und der SBB auch je zwei Vertreter der beiden Kantone Bern und Luzern. Zudem wurden aus dem Luzerner Hinterland noch folgende sieben Männer in den Verwaltungsrat gewählt: Albert Wüest, Gemeindeschreiber, Zell; Dr. Sales Hecht, Amtsstatthalter, Willisau; Hans Haeffliger, Sachwalter, Willisau; Leo Grüter-Schürch, Metzgermeister, Willisau; Otto Kneubühler-Graf, Kaufmann, Willisau; Josef Schürch, Kaufmann, Willisau-Land; Johann Meyer, Gemeindeschreiber, Menznau.

Die besondere Aufsicht über den gesamten Geschäftsbetrieb der VHB wurde vom Verwaltungsrat einer einzelnen Direktion übertragen. Im entsprechenden Dokument heisst es wörtlich: *«Die eigentliche Geschäftsleitung der VHB wird dem Direktor der EBT übertragen. Derselbe vertritt die Gesellschaft*

nach aussen; er hat deren Interessen in jeder Hinsicht zu wahren und zu fördern und erhält dazu alle Befugnisse, die nicht den übrigen Verwaltungsorganen der VHB vorbehalten sind. Er hat die Geschäfte für Direktion, Verwaltungsrat und Generalversammlung vorzubereiten und vollzieht deren Beschlüsse. Er überwacht die von ihm seinen Abteilungschefs zugewiesenen Funktionen und Arbeiten, wie sie im Dienstreglement über die Organisation der Zentralverwaltung vom Dezember 1928 festgelegt sind.»

Die erste VHB-Direktion setzte sich wie folgt zusammen: Ingenieur Karl Braun, Direktor der EBT, Burgdorf (Präsident), und Vinzenz Winiker, Regierungsrat, Luzern (Vizepräsident). Weitere Mitglieder der Direktion waren: Dr. Hugo Dürrenmatt, Regierungsrat, Bern; Fritz Grädel, Fabrikant, Huttwil; Theodor Huber, Amtsrichter, Zell.

Die Elektrifikation der VHB

Nach der Gründung der VHB stand der Elektrifizierung der neuen Bahn nichts mehr im Wege. Und die ging nun rasch vonstatten. Nachdem alle dafür notwendigen Vorarbeiten bereits im Laufe des Jahres 1944 an die Hand genommen worden waren, erfolgte der Baubeginn am 16. Februar 1945.

Die Finanzierung war am 21. Dezember 1944 anlässlich der ersten Generalversammlung der VHB beschlossen wor-

den. Für die Elektrifikation standen 9,56 respektive 6,86 Millionen Franken (Abschreibung eines Baukontos von 2,7 Millionen Franken) zur Verfügung. Darunter gemäss des Bundesgesetzes über die Privatbahnhilfe vom 6. April 1939 auch ein Beitrag des Bundes in der Höhe von vier Millionen Franken. Des Weiteren leistete der Bund gemäss des Elektrifikationsgesetzes vom 2. Oktober 1919 ein Darlehen von zwei Millionen Franken.

Der Kanton Luzern kaufte Prioritätsaktien im Wert von 647 000 Franken. Unter den gleichen Bedingungen zahlten die luzernischen Gemeinden gemäss einem Verteilschlüssel 411 000 Franken.

Hervorzuheben ist der Kauf von Aktien in der Höhe von 20 000 Franken durch die Stadt Luzern. In der Botschaft des Regierungsrates an den Grossen Rat vom 13. November 1944 heisst es dazu: *«In Rücksicht auf das grosse Interesse der Stadt Luzern an der Elektrifikation der Hinterländerbahn hat das Baudepartement mit dem Stadtrat Fühlung aufgenommen und das Gesuch gestellt, die Stadt Luzern möchte sich bei der Zeichnung des Prioritätsaktienkapitals mit einem angemessenen Beitrag beteiligen. Es wurde hingewiesen auf die durch die Fabrplanverbesserung zu erwartende Befruchtung des gegenseitigen Wirtschaftslebens, besonders auch der Luzerner Geschäftswelt, und auf die Möglichkeit einer schlanken Führung*

des Personenverkehrs aus dem Oberaargau direkt nach Luzern.»

Mit dem Dekret vom 28. November 1944 beschloss der Grosse Rat, dass sich der Kanton Luzern nicht nur an der neuen VHB beteiligen solle, sondern auch mit seinem finanziellen Beitrag die Elektrifizierung der Bahn unterstützen werde.

Holzmasten statt Stahlträger

Damals – gegen Ende des Zweiten Weltkrieges – waren seriöse Kostenvoranschläge unter Berücksichtigung aller gegebenen und voraussichtlichen Verhältnisse unmöglich. Die Offerten für das Rollmaterial waren mit Klauseln für steigende Materialpreise und Löhne versehen. Als Fahrleitungsmasten waren keine Stahlträger (Differdinger Träger) erhältlich, so dass Holzmasten verwendet werden mussten, denen man nur eine Lebensdauer von ungefähr 14 Jahren gab. Kupferdraht für die Fahrleitungen war überhaupt nicht mehr vorhanden. An deren Stelle wurde verzinkter Eisendraht aufgehängt.

An Traktionsmitteln wurden fünf Triebwagen, zwei Kleinlokomotiven und zwei Steuerwagen angeschafft.

Zwei Unternehmen besorgten etappenweise die Elektrifikation. Furrer & Frey, Ingenieurbüro, Bern, war zuständig für die Strecken im Kanton Bern sowie für den Abschnitt Huttwil–Willisau. Das Unternehmen Bohnenblust in Luzern

baute die Fahrleitungsanlagen von Willisau bis nach Wolhusen.

An folgenden Daten konnten die elektrifizierten Strecken in Betrieb genommen werden: Langenthal–Huttwil am 8. Juli 1945; Huttwil–Hüswil am 6. August 1945; Ramsei–Sumiswald–Wasen am 7. Oktober 1945; Hüswil–Wolhusen am 7. Dezember 1945; Huttwil–Sumiswald am 12. April 1946; Huttwil–Eriswil am 5. Mai 1946.

Festzug mit 22 Gruppen in Willisau

Am Donnerstag, 6. Dezember 1945, einen Tag vor der offiziellen Inbetriebnahme, wurde die elektrifizierte Strecke Huttwil–Wolhusen feierlich eingeweiht. In Huttwil, wo der elektrische Festzug bereitstand und bis nach Wolhusen und zurück nach Willisau fuhr, hatten sich die geladenen Gäste um 9.50 Uhr auf dem Bahnhof versammelt. Bei jeder Station und Haltestelle begrüßte die jeweilige Bevölkerung den Zug mit Honorationen und Musik. Beim Halt in Zell begrüßte ein Schülersprechchor die Gäste. Den dazu passenden Text hatte Lehrer Georg Wolf geschrieben. In Willisau formierte sich ein Festzug mit 22 Gruppen, um ins Grafenstädtchen einzuziehen.

Die Abschlussfeierlichkeiten beging man im Gasthof Mohren, wo der Wirt Josef Petermann das Essen auf-tischen liess. Die Schuljugend entbot ihren

Gruss an die VHB mit einem Lied von Jean Müller, vertont von Lehrer und Blasmusikdirektor Emil Steffen. Den Abschluss bildete ein abwechslungsreiches Programm der Gemütlichkeit, wie der Korrespondent des «Willisauer Bote» berichtete: *«Der Orchesterverein, von dem man seit der Theaterzeit weiss, dass er in bester Form ist, wartete mit Strauss'schen Melodien auf. Im Walzerrhythmus tänzelten elegant kecke Willisauerinnen über die Bühne. Der Damenturnverein glänzte mit einem Reigen.»*

Strommangel 1947 und 1948

Zwei Jahre nach der Elektrifizierung kam es zu Sparmassnahmen im Eisenbahnverkehr. Es stand zu wenig elektrischer Strom zur Verfügung. In den Geschäftsberichten 1947 und 1948 wird unter dem Kapitel «Bahnbetrieb» vermerkt: *«Geringe Niederschläge im Winter 1946/47 und im Herbst 1947 führten zum erheblichen Mangel an elektrischer Energie, so dass auf Grund behördlicher Verfügung die Fahrleistungen, gleich wie bei anderen Bahnen, vom 3. Februar bis 16. März um zehn Prozent und vom 11. November bis 13. Dezember um fünf Prozent reduziert werden mussten. Im Winter 1948/49 bestand immer noch Strommangel. Die Fahrleistungen wurden dadurch nicht eingeschränkt, da infolge Verkehrsrückgang, Beschränkung der Zugkompositionen*

und Drosselung der Zugheizung eine angemessene Stromeinsparung erfolgte.»

Quellen

Staatsarchiv Luzern: AKT 410D/277–290, Geschäftsberichte HWB 1941 bis 1946, RM 1997.
Archiv der ehemaligen Regionalverkehr Mittelland AG (RM).
Schuppli, Otto: Die Vereinigten Huttwil-Bahnen, Minirex AG, Luzern, 1989

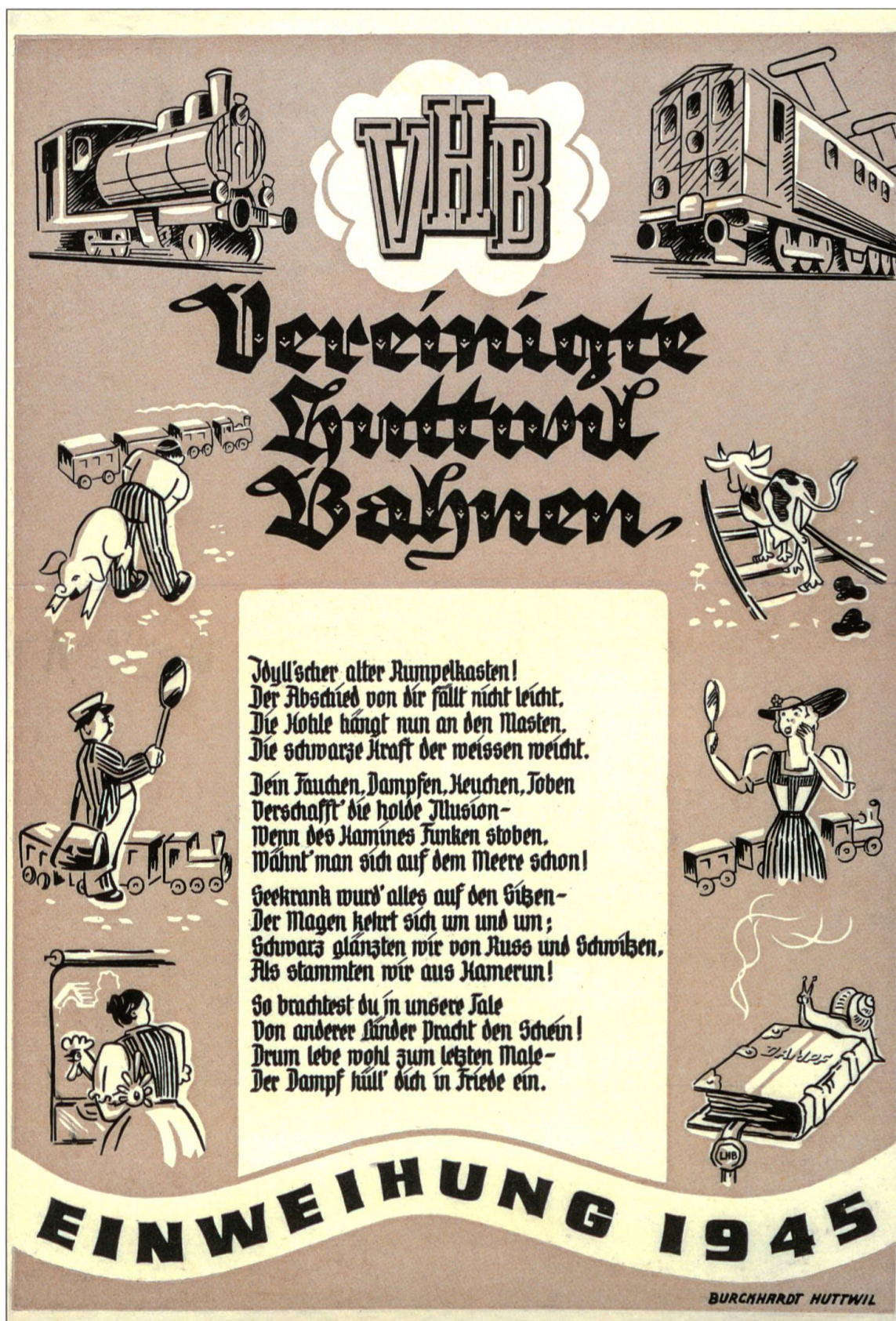
Adresse des Autors:

Hans Wechsler

Gartenweg 4

6030 Ebikon

E-Mail: hans.wechsler@hispeed.ch



Zum Abschied von den Dampflokomotiven und zur Einweihung der elektrischen Bahn
erschien diese Postkarte. Karte: Otto Bühler, Willisau