



PENSIONIERTEN  
VEREINIGUNG

[www.pvvbl.ch](http://www.pvvbl.ch) – [info@pvvbl.ch](mailto:info@pvvbl.ch)

# Chronik

von Mario Gavazzi/März 2020



## Inhaltsverzeichnis

Urkunde	3
1929 – 2019	4
90 Jahre VBL Veteranen / Pensionierten-Vereinigung vbl	4
90 Jahre Geschichte im Spiegel der Entwicklung von Tram, Autobus und Trolleybus VBL	4
Ersatz für die Gründergeneration	5
Personalorganisationen	5
Singen, Skifahren, Sport....	7
Bilder aus dem Vereinsleben	8
Vom Tram zum Bus	11
Ein Jahr des Umbruchs	11
40 Schienenfahrzeuge	11
Autobus – Ein Fahrzeug mit Benzinmotor	12
1928: Horw und das Friedental machen den Anfang	12
Namen und Zahlen aus der Zeit vor und während der Gründung der Pensionierten-Vereinigung	13
Die Direktoren der Trambahn / VBL / vbl AG	13
Einige Vergleiche Gründungsjahr 1899 - 1929	14
Einige Abonnemente	14
Unternehmensbezeichnung Trambahn der Stadt Luzern - VBL	14
Vereinsleben in Farbe	15
Schlussgedanken	16
Quellenhinweise	18
Anhang – von der Kriens-Luzern-Bahn KLB zur vbl AG	18
„Pensionierten-Vereinigung vbl historic“	19
Adressen Homepages	21

# Urkunde



## der Jubilaren-Vereinigung der V.B.L. — Luzern —

Der Vorstand der Jubilaren der VBL beurkundet hiermit, dass *Erni Franz, Vogel Franz, Arnet Josef*  
Herren // *Vigger Anton, Vigger Johann, Biebler Alois,*  
*Käppeli Adolf und Dürer Kaspar*

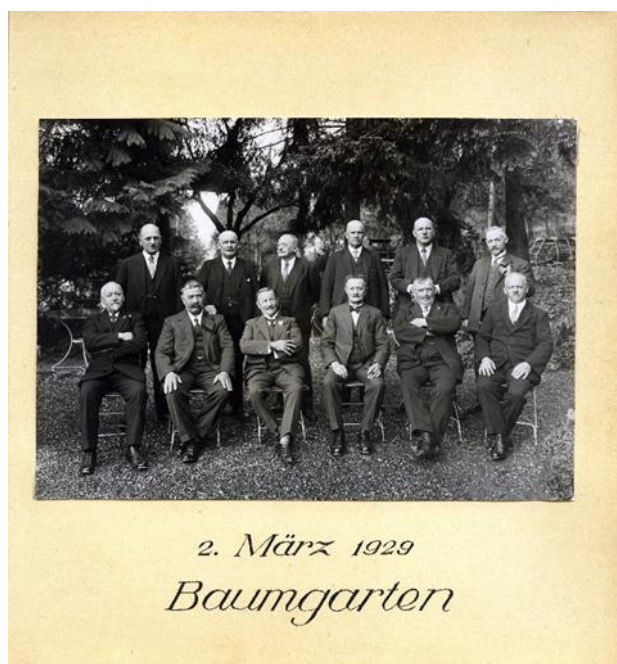
Ende März 1929 mit weitem Kollegen die Jubilaren-Vereinigung in's Leben gerufen haben und nun als Gründer-Jubilaren im goldenen Buche der Vereinigung eingetragen sind.

Luzern, den 19. März 1949, an der Feier des 20 jährigen Bestehens.

Der Jubilaren-Vater  
*Felder Anton*

1929 – 2019

## 90 Jahre VBL Veteranen / Pensionierten-Vereinigung vbl



<u>Sitzende.</u>		<u>links nach rechts</u>	
Arnet	Josef	Kriens	Bill.
Koller	Adolf	Reussbühl	Wagenf.
Erni	Franz	Luzern	Bill.
Willimann	Alfred	Luzern	Bill.
Graber	Jakob	Luzern	Wagenf.
Birrer	Kaspar	Kriens	Wagenf.

<u>Stehende.</u>			
Vögel	Franz	Luzern	Kontr. H.
Vigger	Johann	Luzern	Wagenf.
Müller	Johann	Kriens	Bill.
Vigger	Anton	Luzern	Wagenf.
Büchler	Alois	Luzern	Wagenf.
Käppeli	Adolf	Luzern	Kontr. H.

### 90 Jahre Geschichte

#### im Spiegel der Entwicklung von Tram, Autobus und Trolleybus VBL

1929 wurde die erste Vereinigung für langjährige Mitarbeitende und Pensionierte der damaligen Trambahn der Stadt Luzern gegründet.

**«Lebensbejahend ist dagegen die 1929 gegründete Vereinigung der Jubilaren. Diese sammelt Funktionäre mit 25 und mehr Dienstjahren zur Pflege der Kameradschaft.»**

Mit diesem Satz im Kapitel der Personalvereinigungen der Trambahn und VBL beginnt in der 1949 veröffentlichten Jubiläumsschrift «50 Jahre Trambahn Luzern» die Kurzchronik jener Institution, die heute als Pensionierten-Vereinigung vbl eine wichtige Aufgabe übernimmt. Sie wurde als Jubilarenvereinigung ins Leben gerufen. Der Autor dieser spannenden Schrift, Karl Forster, war ein Angestellter der VBL. Er notierte im gleichen Abschnitt den Zweck dieser Organisation mit folgenden Worten: «Neben den periodischen Zusammenkünften, wo dem Nationalsport, dem Jassen und Kegeln, gehuldigt wird, unternimmt die Vereinigung alljährlich grössere und kleinere Exkursionen, um Land und Volk, Sitten und Gebräuche unserer lieben Miteidgenossen an Ort und Stelle kennen zu lernen. Die Manigfaltigkeit und Schönheit unseres gesegneten Vaterlandes vermittelt diesen Kämpen des Verkehrsdienstes Eindrücke von bleibendem Wert, hält ihr Gemüt frisch und gesund und hebt ihre Arbeitsfreude zum Wohle des Unternehmens».

Wenn wir diese Aussagen lesen (Hinweis: das Wort «Manigfaltigkeit» ist tatsächlich mit einem «n» geschrieben), schmunzeln wir vielleicht. Aber mit Blick auf das Entstehungsjahr 1949 der erwähnten Chronik ist es die Art und Weise, wie die Texte damals gehalten waren. Das Wichtigste ist dabei die Feststellung, dass die Jubilaren-

vereinigung, die später auf VBL-Veteranenvereinigung umgetauft worden ist, heute als Pensionierten-Vereinigung vbl im Wesentlichen die gleichen Aufgaben erfüllt wie vor 90 Jahren.

### Ersatz für die Gründergeneration

Ein wichtiger Hinweis findet sich in der 50-Jahr-Jubiläumsschrift von Karl Forster: Die heutige Pensionierten-Vereinigung vbl hat eine Vorgängerin. Dazu zitieren wir wieder diese Chronik: «Ganz anderer Art ist die Vereinigung der Veteranen, die am Tage der Betriebseröffnung der Trambahn, am 8. Dezember 1899, mit stolzgeschwellter Brust die ersten Tramwagen durch die Strassen der Leuchtenstadt führten. Alljährlich am 8. Dezember finden sich diese zusammen, besuchen pietätvoll die Gräber ihrer verstorbenen Kameraden und gedenken im nachherigen geselligen Beisammensein, bei Speis und Trank, vergangener Zeiten. Ihre Schaar (Hinweis M.G.: ist so geschrieben!) wird von Jahr zu Jahr kleiner. Diesen Veteranen sei auch an dieser Stelle ehrend gedacht.»

Das Gedenken an jene Menschen, die uns, nicht nur innerhalb der VBL, den Weg geebnet haben, damit wir diese Spur aufnehmen können, ist auch heute eine jener Aufgaben, welche die Vereinigung auf würdige, respektvolle und dankbare Art übernimmt und erfüllt. So gesehen ist der Zweck der Institution ein ewiger!

### Personalorganisationen

Im Laufe der Zeit haben sich Organisationsformen und Inhalte in den Personalvereinigungen verändert. So wie das im gesellschaftlichen Leben auch der Fall ist. Seit Gründung der Trambahn bis heute spielt die Unternehmensgrösse eine Rolle. Die Statistik in der Jubiläumsschrift von 1949 erwähnt nur zwei Grössen, die alleine für sich schon vieles Aussagen:

- Personalbestand 1900: 79 Mitarbeiter (es gab noch keine weiblichen Angestellten)
- Personalbestand 1949: 288 Mitarbeiter

<b>Aufteilung nach Bereichen:</b>	<b>1900</b>	<b>1949</b>
Allgemeine Verwaltung	7	15
Strecken- und Bahnunterhalt	6	9
Kontrolleure	3	4
Trambilletteure	21	84
Tramführer	22	49
Tramdepot- und Werkstätte	14	43
Güterbahn Kriens-Luzern KLB	6	4
Autobuschauffeure		25
Autobus-Billetteure		5
Trolleybus-Chauffeure		17
Trolleybus-Billetteure		16
Autobus- und Trolleybuswerkstätte		17



Es gab zwei Arten von Personalvereinigungen, gewerkschaftliche und freizeitbezogene Gruppierungen. Im März 1900, wenige Wochen nach Indienstnahme der Trambahn in Luzern, schloss sich das Trampersonal in einer gewerkschaftlichen Organisation zusammen. Sie nannte sich Tramangestelltenverein Luzern. Dieser Verband war parteipolitisch und konfessionell neutral. 1946 mündete diese Organisation in eine Personalkommission, welche die Mitglieder der seit 1900 bestehenden Vereinigung mit jenen des Verbandes des Personals öffentlicher Dienste VPOD zusammengefasst hat.



Die erste Autobus-Generation in Perlen



Die erste ausserkantonale Buslinie führte nach Hergiswil NW



Erste Trolleybuslinie 5 nach Eröffnung Dezember 1941



Twin Coach vor dem damaligen Bahnhofgebäude Luzern, 1948

Dass es eine gewerkschaftliche Organisation brauchte, zeigt allein die Tatsache, dass erst 1906 für das städtische Personal und damit auch für die Trambahn ein Besoldungsregulativ eingeführt worden ist. Auch Pensionsregelungen sowie Entgelte bei Krankheit und Unfall waren weitgehend unbekannt und mussten in jahrelangen Verhandlungen erkämpft werden. Auch die Arbeitszeit war stets ein Thema. Anfänglich betrug die tägliche Arbeitszeit zwischen 10 und 11 Stunden. Sie konnte schrittweise auf täglich 8 Stunden herabgesetzt werden und erst das Bundesgesetz über die Ar-

beitszeit beim Betrieb von Eisenbahnen und anderer Verkehrsanstalten vermochte eine landesweite Regelung herbeizuführen.

Auch die Pensionskassenregelung liess lange auf sich warten. Es dauerte bis 1. Januar 1919, bis die Pensions-, Witwen- und Waisenkasse für das ganze städtische Personal und wiederum auch für die Mitarbeitenden der Trambahn eingeführt worden ist. Sie löste eine eher freiwillige, wenig verpflichtende Lösung ab. All das konnte nur mit gewerkschaftlichen Organisationen erreicht werden und diese Feststellung gilt bis heute und auch in Zukunft.



### **Singen, Skifahren, Sport....**

Neben den Personalverbänden gab es auch kulturell und sportlich tätige Vereine innerhalb der Trambahn und später VBL. Der Grund dafür lag in den unregelmässigen Arbeitszeiten (Schichtarbeit), die es den meisten Angestellten nahezu verunmöglichten, in den üblichen Vereinen tätig zu sein.

1908 gründeten sangesfreudige Trambahner, die zuvor einen eigenen Gesangsklub bildeten, den Männerchor der städtischen Angestellten. Zeitweise wirkten über 100 Sänger mit und es zeichnete den Organisationsgrad aus, dass die Vereinsspitze meist aus Trampersonal bestanden hat.

1935 wurde der Skiclub der Trambahn und später VBL gegründet. Dieser zeichnete sich aus durch regelmässiges Organisieren von Skirennen und VBL-Funktionäre wirkten aktive und in leitenden Gremien an Entstehung und Betrieb des Berghauses Dorschnei auf der Krienseregg mit. Ausserhalb der Winterzeit führte der Verein Bergwanderungen durch und oft kehrte man nach schweisstreibenden Märschen in der Dorschnei zum gemütlichen Beisammensein bei «Speis und Trank» ein.



28. Mai 1934

Herthenstein

Sitzende.

links nach rechts

Thörig	Josef	Kriens	Wagenf.
Bättig.	Xaver	Luzern	Wagenf.
Steuri	Ernst	Kriens	Rep.
Felder	Anton	Luzern	Wagenf.

Stehende.

Abegglen	Jakob	Luzern	Bill.
Schüpfer	Josef	Luzern	Wagenf.
Brunner	Franz	Kriens	Bill.

**Bilder aus dem Vereinsleben**

26. Mai 1936



Thun



16. Mai 1937

Basol



9. Juni 1958  
Säntis



Meyer Thad.

Grünenfelder



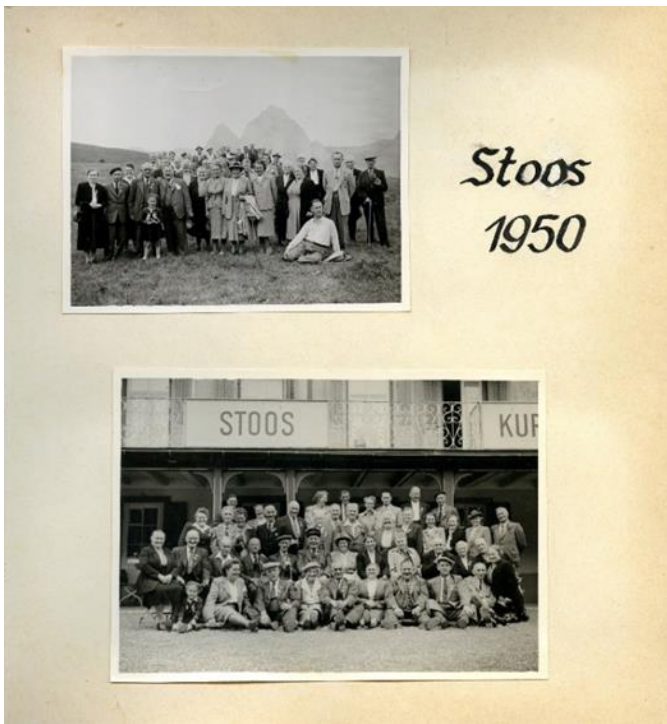
17. Juni 1941  
Aegeri



1945



Gisikon-Root



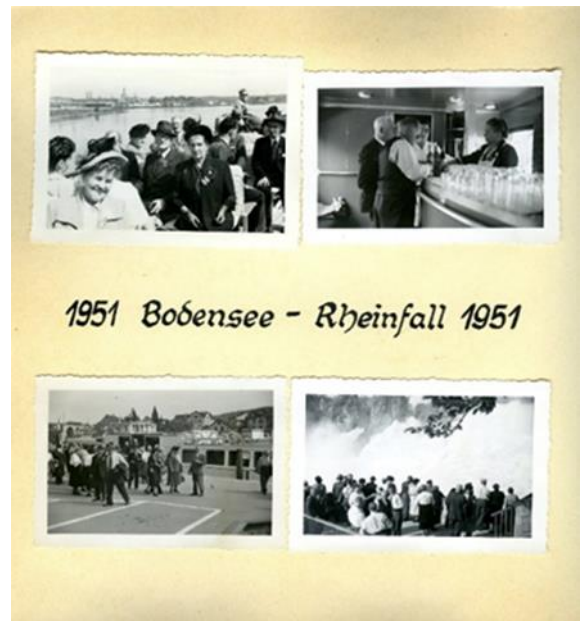
Stoos  
1950

Mahlstein	Hans	Bil.	Luxem
Jeg	Rosf	Wap.	Luxem
Hodol	Albert	KBL.	Luxem
Balzem	Alfred	Wap.	Luxem
Kämpeli	Mrs.	Kolke.	Luxem
Wäppli	Jos	Bil.	Luxem
Gloor	Willy	Bil.	Luxem
Felder	Nikau	Wap.	Luxem
Frank	Vinzenz	Bil.	Kreis
Bärtschi		Wap.	Luxem
Meyer	Flatz	Bil.	Luxem
Grünenfelder		Bil.	Luxem
Leutshard	Kanz	Bil.	Luxem
Erni	Erwan	Bil.	Luxem

← Bild links



1951 Mit dem „Roten Pfeil“ 1951  
in die Ostschweiz



1951 Bodensee - Rheinfall 1951



Die Chronik von 1949, die Grundlage dieses Berichts bildet, erwähnt schliesslich den 1947 gegründeten Sportclub VBL. Anfänglich betrieb er die Disziplinen Fussball, Leichtathletik, Turnen und Schiessen.

Der Wandel führte dazu, dass längst nicht mehr alle Personalvereine aus früherer Zeit bis heute überlebt haben. Dafür sind andere entstanden und das lässt den wichtigen Schluss zu, dass damals wie heute solchen Institutionen innerhalb der VBL hohe Bedeutung zukommen. Ich schliesse diese unvollständige Chronik mit der Hoffnung, dass sie alle auch in Zukunft Bestand haben werden.

## Vom Tram zum Bus

Zum Jubiläum 90 Jahre Pensioniertenverein VBL lohnt es sich, uns zu vergegenwärtigen, wie damals das Unternehmen ausgesehen hat. Welches Rollmaterial kam zum Einsatz? Welche Linien wurden bedient? Was kostete ein Tram- und Busbillett? Und welche Pläne für Ausbau und Betrieb standen im Mittelpunkt der Diskussionen?

## Ein Jahr des Umbruchs

1929 kann als Jahr des Umbruchs bezeichnet werden! Vielleicht mag genau das den Ausschlag gegeben haben, die Veteranenvereinigung zu gründen. Man muss wissen, dass just in jenem Jahr die Trambahn Luzern, wie die VBL sich damals bezeichnete, 30 Jahre ihres Bestehens hinter sich hatte. Drei Jahrzehnte sind eine Generation.

Wenn wir das Entstehungsjahr 1929 der heutigen Pensionierten-Vereinigung vbl ergründen wollen, müssen wir 30 Jahre zurückdrehen. Anfangs Dezember 1899 war die elektrische Trambahn in Luzern nach jahrelangen technischen Abklärungen, politischen Meinungsbildungen und entsprechenden Beschlüssen (Volksabstimmung!) einsatzbereit. Das erste Netz erstreckte sich im Wesentlichen auf dem Stadtgebiet. Vom Bahnhof Luzern aus waren die Verbindungen zum/zur

- Paulusplatz; mit Ausbau bis Kriens «Mitteldorf» (später, ab Mai 1902, Talstation Sonnenbergbahn!); Kriens war anfangs September 1900 ans Netz angeschlossen; gleichzeitig wurde die Strecke der seit 1886 betriebenen Dampftrambahn KLB (Kriens-Luzern-Bahn, privates Unternehmen) im Personenbetrieb eingestellt und beförderte fortan nur noch Güter.
- Kreuzstutz, mit Ausbau bis Emmenbrücke bis Mai 1902 (Endstation Bahnhof!), Verlegung bis Gerliswil Tramschleife (siehe [www.tramhuesli.ch](http://www.tramhuesli.ch)) im Mai 1913.
- Maihof/Stadtgrenze; hier war die Endstation am Eröffnungstag bereits erschlossen
- Halde (Hotel Europe); hier fand 1912 zur Eröffnung der Dietschibergbahn eine Verlängerung bis zur Talstation beim Bahnübergang der Gotthardbahnlinie statt.

Weitere Tramlinien waren in Diskussion zum Kantonsspital-Friedental, nach Horw, Meggen, Ebikon und als Verlängerung von Emmenbrücke bis zur Sprengi. Sie wurden nie realisiert.

Im Gründungsjahr 1929 verkehrte die Strassenbahn somit auf zwei Linien:

- Kriens-Bahnhof-Halde/Dietschiberg
- Emmenbrücke-Bahnhof-Maihof

In den ersten Jahren fuhren die Kurse im 7,5 Minutentakt und im Grundtarif kostete ein Billett 15 Rappen. Das Depot befand sich am Standort des späteren Hallenbads (heute Kulturzentrum Neubad).

## 40 Schienenfahrzeuge

1929 bestand das Rollmaterial der Trambahn für den Personenverkehr aus 34 Motor- und sechs Anhängewagen. Zwei Anhänger waren offene Sommerwagen mit festem Dach und konnten nur in den Sommermonaten eingesetzt werden. Zwei weitere Anhänger verkehrten ursprünglich auf den Gleisen der ersten elektrischen Trambahn in der Innerschweiz: Zwischen Stansstad und Stans! Es handelte sich ausschliesslich um

Zweiachsfahrzeuge. Darüber hinaus verkehrten zwei Dienstwagen für technische Aufgaben.

### **Autobus – ein Fahrzeug mit Benzinmotor**

1929 war das Unternehmen 30 Jahre alt und stand bereits im Umbruch! In den 1920er-Jahren hatte sich ein anderes Nahverkehrsmittel einen eigenen Markt verschaffen: Der Autobus. Baulich hatte sich dieser Wagentyp aus der pferdebespannten Kutsche entwickelt! Der zu Beginn dieses Zeitalters im Volksmund verwendete Begriff «Benzinkutsche» passt sehr gut. Ein lebendiger Zeuge dieser Pionierzeit ist der 1904 erbaute Autobus der Firma Orion in Zürich, der von Zug aus nach Oberägeri und Menzingen eingesetzt worden ist, ehe 1913 das Tram diese Aufgabe übernahm ([www.zdt.ch](http://www.zdt.ch) / öffentlicher Verkehr).

In Luzern verbreitete sich der Autobus zaghafte. Es brauchte zuerst private Initiativen und Projekte der Aussengemeinden wie etwa Horw, um dieses neuartige Verkehrsmittel anstelle einer Trambahn einzusetzen. 1918 wurden ausserhalb Luzerns zwei Autobuslinien eröffnet: Die Auto AG Rothenburg nach Münster (heute Beromünster bzw. Menziken) sowie die Rottal AG Ruswil bis Ruswil-Ettiswil und Willisau. Anfänglich durften die Autobusse nicht wie geplant nach Luzern fahren, sondern bis Mitte der 1920er Jahre nur zur Tram-Endstation Emmenbrücke-Gerliswil.

Der Autobus im Rahmen der Trambahn-Unternehmung wurde in der zweiten Hälfte der 1920er-Jahre, also im Zeitraum der Gründung der Veteranenvereinigung, einer näheren Überprüfung unterzogen. Man könnte fast von einem zeitlichen Zusammenfallen der Abklärungen für einen Busbetrieb und die Gründung der heutigen Pensionierten-Vereinigung vbl sprechen!

1926/7 setzten die Vorbereitungen und Kostenberechnungen für benzinbetriebene Busse ein. In Frage kamen Verbindungen nach Meggen, Horw und ins Friedental. Auch das Rontal meldete seine Begehren an. Der Erfolg der privaten Buslinien von Luzern ins Rottal und nach Münster (Beromünster) beflügelte die Idee, anstelle neuer Strassenbahnen einen Busbetrieb einzuführen. Diese Fahrzeuge wurden anfänglich mit Benzinmotoren betrieben.

### **1928: Horw und das Friedental machen den Anfang**

Am Auffahrtstag 1928 – 17. Mai – nahm die Trambahn mit einem Autobus den Betrieb nach Horw via Viktoriaplatz-Hirschmattstrasse-Bundesplatz-Neustadtstrasse-Steghof-Voltastrasse-Horwerstrasse nach Horw auf, ebenso ins Friedental via Kantonsspital. Es handelte sich um einen provisorischen Versuchsbetrieb, der aufgrund guter Ergebnisse bald definitiv eingeführt worden ist.

Dann ging es Schlag auf Schlag, bis 1933 beschaffte man insgesamt 15 Autobusse und bediente schrittweise die Linien nach Ebikon-Perlen-Inwil, Meggen und auf Stadtgebiet ins Wesemlin und zur Allmend. Ebenfalls im Rahmen des Ausbaus des Streckennetzes kam es erstmals zu einer Betriebsumstellung: Auf den 1. Januar 1930 lösten Autobusse die Tramwagen auf der Linie Bahnhof-Halde/Dietschiberg ab. In Spitzenzeiten kam 1932 auch ein Autobus-Anhänger zum Einsatz. Garagiert wurden die Busse zuerst in Gebäuden der Städtischen Werke, so etwa in den Militärstallungen

bei der Allmend oder später in der Festhalle Allmend. Neben dem Tramdepot wurde an der Kleinmattstrasse ein Schuppen als Depot genutzt. 1931 wurde dort eine erste eigene Busgarage gebaut.

Das restliche Tramnetz wurde weiter betrieben, modernisiert und schrittweise auf Doppelspur ausgebaut. Und noch etwas Neues entstand im Zeitraum nach der Gründung der Veteranen-/Pensioniertenvereinigung: 1933 entstand die erste ausserkantonale VBL-Verbindung in Gestalt der Verlängerung der Linie von Horw nach Hergiswil im Kanton Nidwalden.

Der Trolleybus war vor gut 90 Jahren in Luzern noch kein Thema, obwohl die Trambahnverwaltung bereits um 1910 erste Studien für eine geiselose Bahn (das war die technische Bezeichnung des Trolleybusses in seiner Anfangszeit) durchgeführt hat. Doch es gab bereits einen solchen Betrieb: Von Fribourg in den Vorort Farvagny fuhren seit 1912 Trolleybusse. 1932 ging die erste rein städtische Trolleybuslinie der Schweiz in Betrieb: Vom Bahnhof Lausanne an den Genfersee. Die Buschleife führte damals um das währschafte Schloss Ouchy! Diese Linie hat indirekt einen Bezug zu Luzern: Einer der drei auf dieser Linie eingesetzten Trolleybusse stand 1941 bei der Einführung des Trolleybusses in Luzern mietweise im Einsatz auf der Linie Bahnhof-Allmend. Und das Schönste ist: Dieser Bus existiert heute noch als Museumsfahrzeug in Lausanne. Es ist Europas ältester einsatzfähiger Trolleybus!

Wir können den Schluss ziehen, dass die Gründung der heutigen Pensionierten-Vereinigung vbl in eine bewegte Zeit des öffentlichen Verkehrs in der Stadt Luzern gefallen ist!

### **Namen und Zahlen aus der Zeit vor und während der Gründung der Pensionierten-Vereinigung**

Zum Schluss füge ich noch ein paar statistische Angaben und Hinweise an. Die ersten drei verantwortlichen Stadtratsmitglieder als Direktoren der städtischen Werke und damit der Trambahn waren gemäss der 1949 erschienenen Jubiläumsschönrik

- Vinzenz Stirnimann 1899 (Betriebseröffnung Tram) bis 1909
- Bernhard Schenker 1909 bis 1927
- Dr. Max S. Wey ab 1927 (1939 bis 1953 Stadtpräsident)

Im 90. Jubiläumsjahr der Pensionierten-Vereinigung vbl ist Stadtrat Martin Merki verantwortlich für die vbl AG (er amtet als Mitglied des Verwaltungsrats vbl AG)

### **Die Direktoren der Trambahn / VBL / vbl AG**

- |                           |           |
|---------------------------|-----------|
| – Ing. Emanuel von Planta | 1900-1903 |
| – Ing. Josef Eggermann    | 1903-1920 |
| – Anton Wermelinger       | 1922-1933 |
| – Ing. Louis Schwegler    | 1933-1935 |
| – Ing. Hans Siegwart      | 1936-1949 |
| – Ing. Max Goll           | 1949-1972 |
| – Kurt Frei               | 1972-1995 |
| – Dr. Norbert Schmassmann | seit 1996 |

## Einige Vergleiche Gründungsjahr 1899 – 1929

1899	29'707	35'252	107'753
	(ohne Kriens/Emmenbrücke)		
1900	35'152	700'904	1'675'139
1910	53'137	1'057'389	3'580'464
1920	58'903	1'142'981	5'816'047
<b>Gründungsjahr Pensionierten-Vereinigung</b>			
1929	61'840	1'336'205	7'365'766
1940	76'388	1'248'871	6'580'645

## Einige Abonnemente

Neben den Einzelbilletten gab es zur Zeit der Trambahn und bis zur Einführung der Billetthefte in den 1960er-Jahren gab es Kupierabonnemente, die vom Billetteur zu entwerten waren. Man unterteilte sie in Inhaber-Abonnemente (unpersönlich), Arbeiter-Abonnemente (auf den Namen des Fahrgasts) sowie Strecken-Abonnemente.

Daneben gab es Schüler-Strecken-Abonnemente, Familien- und Beamten-Abonnemente sowie persönliche Monats- und Wochen-Abonnemente. Luzern kannte sogar General-Abonnemente (Einführung 1901) für 3, 6 oder 12 Monate. 1901 kostete ein Monats-Abonnement stolze 35 Franken, für sechs Monate war es für 60 Franken und für 12 Monate für 100 Franken zu haben. Sie waren auf dem ganzen Netz gültig. Ab 1911 waren General-Abonnemente auch nur fürs Stadtnetz erhältlich. Sechs Monate kosteten 45 Franken und 12 Monate 80 Franken. Interessant ist, dass es ab 1901 verbilligte General-Abonnemente «für Verwaltungen» (Zitat Chronik) gab, zunächst nur für zwölf Monate (75 Franken), später auch für drei (25 Franken) und sechs (45 Franken) Monate. Diese verbilligten Abonnemente sind im 90. Jubiläumsjahr der Pensionierten-Vereinigung vbl plötzlich Gegenstand politischer Diskussionen!

Neben den General-Abonnementen fürs ganze oder nur das Stadtnetz gab es auch General-Strecken-Abonnemente für die Abschnitte

- Kriens-Pilatusplatz
- Kriens-Bahnhof Luzern
- Bahnhof Luzern-Gerliswil

1899/1900 gab es nur für die Strecke Kriens-Pilatusplatz folgende Abos:

- Für 3 Monate kostete es bei Erwachsenen 15 Franken, für 6 Monate 25 Franken, für Schüler 15 Franken (nur für 6 Monate)

Für die Strecken Kriens-Bahnhof Luzern sowie Bahnhof Luzern-Gerliswil gab es erst ab 1910 General-Strecken-Abonnemente.

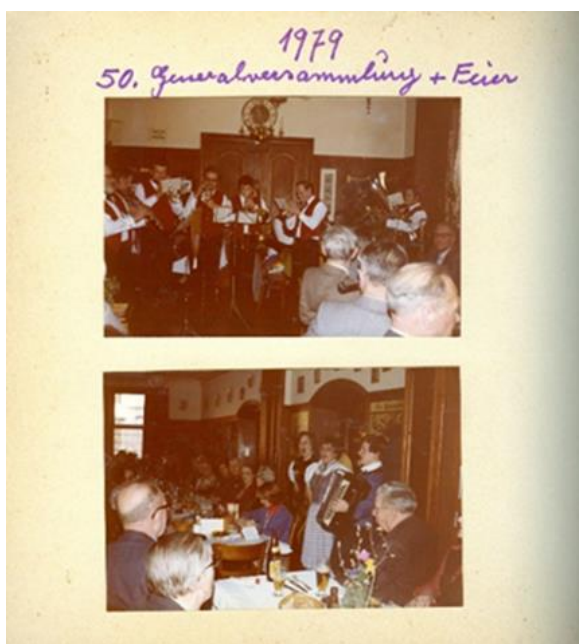
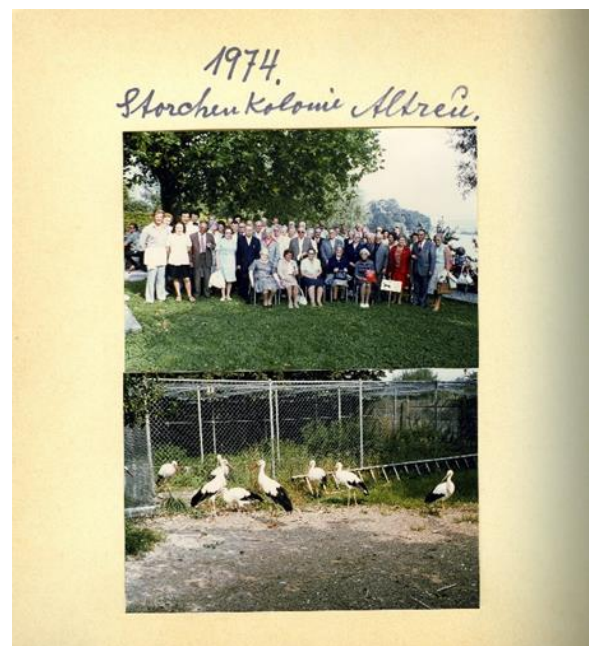
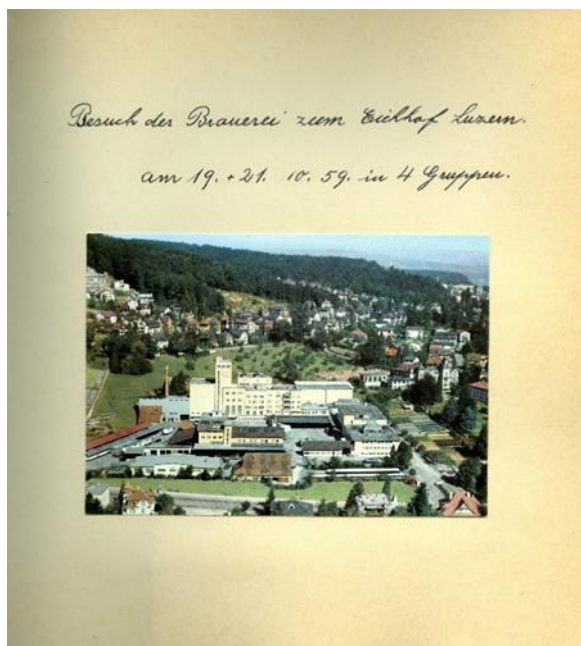
## Unternehmensbezeichnung Trambahn der Stadt Luzern - VBL

Zum Schluss noch ein wichtiger Hinweis: Das Unternehmen VBL entstand auf den 1. Januar 1942. Zuvor nannte es sich Trambahn der Stadt Luzern. Diese Bezeichnung

blieb nach der Einführung der ersten Autobuslinien ab 1928 erhalten und änderte erst mit der Einführung des Trolleybusbetriebes als dritte grosse Betriebsparte. Die Kriens-Luzern-Bahn KLB hatte immer einen Sonderstatus innerhalb des Unternehmens.

Wichtig ist noch der Hinweis auf den Verein vbl historic ([www.vbl-historic.ch](http://www.vbl-historic.ch)). Diese Vereinigung wurde auf Initiative von VBL-Mitarbeitenden und der VBL-Geschäftsleitung im Jahre 2012 gegründet. Er pflegt und revidiert alte VBL-Fahrzeuge und sichert weitere historisch wichtige Gegenstände und Dokumente. Diese Organisation verdient volle Unterstützung und es kann den Aktiven sowie den VBL-Verantwortlichen nicht genug gedankt werden!

## Vereinsleben in Farbe





### Schlussgedanken

Das Gründungsjahr 1929 fiel in eine schwierige Zeit nach dem 1. Weltkrieg und den schweren Krisenjahren, die in den 1930er-Jahren zurück kehrten zunächst durch die Weltwirtschaftskrise nach dem Börsenkrach und dann mit dem Zweiten Weltkrieg. Wenn man den Zweck der Vereinigung vor Augen hält und den Vergleich mit den Gründungsjahren zieht, muss heute festgehalten werden: Die Zeit war 1929 reif für die Pensionierten-Vereinigung. Sie gab den Mitarbeitenden beziehungsweise den Mitgliedern und deren Familien Gelegenheit, sich im überschaubaren Rahmen in der Freizeit zu treffen und einen Kontrast zum Betrieb und auch zum Geschehen rund um die Welt zu schaffen. Vielleicht war und ist sie auch heute so etwas wie Teil der engeren Heimat. Das macht die Vereinigung bis heute und genau so in die Zukunft zum unverzichtbaren Bestandteil der Verkehrsbetriebe der Stadt Luzern!

*Herzliche Gratulation der Pensionierten-Vereinigung der VBL zum 90-Jahr-Jubiläum. Ich wünsche Ihnen allen weiterhin gutes Gedeihen und viele schöne gemeinsame Stunden und Erlebnisse. Allen Verantwortlichen und auch den Verkehrsbetrieben VBL ist der Dank für die Tätigkeit zu Gunsten der Vereinigung sicher.*



Arnold "Noldi" Stockmann präsentierte 1991 seine Tramm Modelle (hier auf dem VBL Areal Depot Tribtschen) auch den Mitgliedern der VBL Veteranenvereinigung.





Haltestellentafel Geissenstein der Linie 7, gewidmet dem verstorbenen Mitglied der VBL Veteranenvereinigung Hans Kessler, bzw. seiner Frau Josy; 1996 waren sie Zunftmeisterpaar der Dünkelweiherzunft im Oberg rund Luzern.



Eine an der GV 1992 geehrten Trambilleteurinnen war Olga Obrist; hier in Uniform um 1940



Ehrung der letzten damals noch lebenden Trambilleteurinnen an der GV VBL Veteranenvereinigung 1992

## Quellenhinweise:

Jubiläumsbuch 100 Jahre VBL 1999: Paul F. Schneeberger, Verkehrsbetriebe der Stadt Luzern – 100 Jahre Tram, Autobus und Trolleybus

Karl Forster, Trambahn der Stadt Luzern, Jubiläumsschrift von 1949 «50 Jahre Trambahn der Stadt Luzern (inkl. Kriens-Luzern-Bahn KLB, Autobus und Trolleybus); sowie Erhebungen und Gespräche des Autors dieser Zeilen mit vielen ehemaligen VBL-Mitarbeitenden. Die meisten weilen nicht mehr unter uns, doch nur schon durch ihr Dasein und ihre Erinnerungen bleiben sie mitten unter uns, sie sind unvergesslich. Ihnen gebührt mein ewiger Dank!

## Anhang – von der Kriens-Luzern-Bahn KLB zur vbl AG

- 1886** Mit der Kriens-Luzern-Bahn (KLB) als Güter- und Personenbahn wird die erste regionale öffentliche Verkehrsverbindung in Betrieb genommen (Pilatusplatz-Kriens, Taktfahrplan, Normalspurbahn Dampfbetrieb). 1886 wird bereits eine öffentliche Tramverbindung ab Luzern nach Kriens, Emmenbrücke, ins Maihofquartier und in die Halde (Hotels!) diskutiert.
- 1898** Nach zwölfjähriger Projektphase und politischer Diskussion erfolgreiche Abstimmung über eine elektrische Trambahn mit vier Verbindungen ab Bahnhofplatz: nach Emmenbrücke, Kriens (Aufkauf der KLB durch die Einwohnergemeinde Luzern), Maihof und Halde.
- 1899** Einweihung des Netzes auf Stadtgebiet am 7. Dezember, sofort Weiterbau des Netzes. Das erste Depot befindet sich auf dem Areal des alten Hallenbades Bireggstrasse (heute Neubad).
- 1900** Die Tramlinie nach Kriens ist durchgehend fertiggestellt.
- 1902** Die Tramlinie nach Emmenbrücke ist durchgehend fertiggestellt. Es wird abgesehen vom Teilstück Bahnhof-Luzernerhof einspurig gefahren, Ausweichstellen sichern den Fahrplan. In der Folge kleine Veränderungen des Netzes (Verlängerungen Dietschibergbahn, später Doppelspurausbau). Das Rollmaterial besteht aus zweiachsigen Motor- und Anhängewagen. Zeitweilig werden auch Sommerwagen (offene Fahrzeuge) als Anhänger betrieben.
- 1918** Die ersten privaten Autobuslinien in der Region Luzern entstehen. Es folgt der Ruf aus verschiedenen Stadtquartieren zur dichteren Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr.
- 1928** Die Trambahn der Stadt Luzern nimmt die erste Autobuslinie nach Horw und ins Friedental in Betrieb. Es folgen weitere Linien nach Meggen, Ebikon-Inwil und sogar bis Hergiswil NW.
- 1929** Gründung der heutigen Pensionierten-Vereinigung vbl.
- 1930** Die erste Tramlinie (Abschnitt Bahnhof-Halde-Dietschiberg) wird durch Bus ersetzt.
- 1935** Die Region Luzern ist durch ein vergleichsweise dichtes Autobusnetz erschlossen. Es werden Anhänger eingesetzt und die Busse sind durch Benzinmotoren betrieben, später Umbau auf Diesel.
- 1938** Ablehnung einer ersten Abstimmung zur Einführung des Trolleybusses anstelle Autobus auf der Linie Luzern Bahnhof-Seeburg-Hermitage.

- 1941** Zeitbedingt befürworten die Stimmberechtigten der Einführung einer ersten Trolleybuslinie Allmend-Bahnhof-Halde zu. Schrittweise Inbetriebnahme 7.12.41 (Allmend-Bahnhof) und 25.1.1942 (Bahnhof-Halde). Im Einsatz stehen 4 Trolleybusse und 2 dieselektrische Busse.
- 1942** Umtaufe von Trambahn der Stadt Luzern in VBL (Verkehrsbetriebe der Stadt Luzern).
- 1947 ff** Modernisierungsprogramm: Durchgehende Doppelspur beim Tram, 10 Grossraumtrams, Modernisierung Autobusbetrieb und auch mit Anhängern.
- 1951** Umstellung Autobuslinie Wesemlin-Bahnhof auf Trolleybus.
- 1954 ff** Verkehrspolitische Diskussion mit der Folge, dass 1957 die Abschaffung des Trams und Ersatz durch Trolleybus an der Urne beschlossen wird.
- 1959** Umstellung Tramlinie 2 Bahnhof-Emmenbrücke auf Trolleybus, Bezug Depot Tribtschen.
- 1961** Umstellung Tramlinie 1 Kriens-Maihof auf Trolleybus. 42 Grossraumtrolleybusse werden bis 1963 in Dienst gestellt.
- 1965** Beschaffung der ersten 14 Gelenktrolleybusse. Weiterer Netzausbau bzw. Umstellung von Autobuslinien auf Trolleybus (1966: Matthof und Biregg Hof).
- 1974** Beschaffung der ersten 10 Gelenkautobusse und Ausrangierung der letzten Busanhänger. Die Linien werden ausgebaut und der Betrieb modernisiert. Erste Busspuren entstehen.
- 1986** Tarifverbund Pässepartout eingeführt, steter Ausbau bis heute.
- 1998** Wiedereinführung des Anhängerbetriebs beim Trolleybus.
- 2000** Einführung Nachtbus.
- 2001** Die VBL werden zur vbl AG.
- 2006** Erste Doppelgelenktrolleybusse.
- 2012** Gründung des Vereins vbl historic (Pflege und Erhaltung alter VBL-Fahrzeuge).
- 2017** Ende Anhängerbetriebs und Beschaffung weiterer Doppelgelenktrolleybusse (R-Bus).
- 2019** Verlängerung Linie 1 nach Ebikon-Fildern und Eröffnung neues Depot Ebikon-Dierikon. Die Pensionierten-Vereinigung vbl feiert das 90-Jahr-Jubiläum.

### "Pensionierten-Vereinigung vbl historic"

Und zum Schluss noch eine Ehrengalerie von Pensionierten der vbl der anderen Art: Solche auf Rädern – nämlich die Busse, welche der Nachwelt erhalten geblieben sind!

Der Verein "vbl historic " pflegt die Geschichte von Tram und Bus auf verschiedenste Art. Herausragend sind die Fahrzeuge, die dem Abbruch entgangen sind. Wir stellen Ihnen hier die Busse vor, die mit viel Glück der Nachwelt erhalten bleiben. Einige sind sogar fahrbereit, nämlich der Twin Coach und der Trolleybus 25. Im Jubiläumsjahr der Pensionierten-Vereinigung vbl steht der Autobus 81 in Revision und es werden Spendengelder gesammelt. Mehr dazu unter [www.vbl-historic.ch](http://www.vbl-historic.ch). Wir wünschen diesen Bussen ein langes Leben und freuen uns, wenn die restaurierten Fahrzeuge ab und zu auf Luzerns Strassen auftauchen!



Der Twin Coach an der Endstation der früher nur im Sommer betriebenen Linie zum Seebad Lido.



Autobus 81 (2019/2020 in Revision) an der Endstation Perlen auf der Linie 22.



Der wunderbar restaurierte Trolleybus 25 an der früheren Endstation Wesemlin.



Von der Serie NAW-Trolleybusse ist Wagen 280 erhalten geblieben und wird aufbewahrt.



Träumt von besseren Zeiten: Der nicht mehr fahrtüchtige Trolleybus 242, heute an geschützter Stelle im Depot Rain des Verkehrshauses aufbewahrt.



Und zum Schluss noch dies: Kennen Sie das Tramhüsli an der Haltestelle «Viscosistadt» in Emmenbrücke, der ehemaligen Endstation der Tramlinie und später Buslinie 2? Es ist zum Glück erhalten geblieben und wird durch eine Stiftung und einen Verein mit engagierten Menschen gepflegt – heute als Buffet und Bar, betrieben durch die IG Arbeit. Weitere Informationen unter [www.tramhuesli.ch](http://www.tramhuesli.ch)!

#### **Adressen Homepages:**

- Pensionierten-Vereinigung vbl: [www.pvvbl.ch](http://www.pvvbl.ch)
- Weitere Informationen zur vbl AG: [www.vbl.ch](http://www.vbl.ch)
- Weitere Informationen zu den historischen Fahrzeugen: [www.vbl-historic.ch](http://www.vbl-historic.ch)

Ein besonderer Dank für die Unterstützung geht an die Mitarbeitenden des Stadtarchivs Luzern, besonders an Frau Daniela Walker, Leiterin Stadtarchiv.

Bildnachweis:

Archiv Pensionierten-Verein VBL, Stadtarchiv/VBL-Archiv sowie Mario Gavazzi.

*Mario Gavazzi*

Ein Riesendankeschön an Mario Gavazzi, der mit seinem immensen Wissen und tageslanger Arbeit diese Chronik geschaffen hat.

*Hans Amgarten, Präsident PV-vbl*