

«Chronik von Beromünster»

# «Nach Martini scherzt der Winter nicht» – Energieversorgung während des Krieges



**Haus zum Dolder**  
Sammlung Dr. Edmund Müller  
Beromünster

**Die Kriegsjahre brachten nicht nur Probleme in der Lebensmittelversorgung. Bereits im ersten Winter gab es auch Engpässe im Energiesektor.**

Die kalte Jahreszeit hat begonnen. Am 12. November 1914 macht Dr. Edmund Müller-Dolder eine entsprechende Notiz in seiner Chronik und zitiert dabei eine alte Bauernregel: «Nach Martini scherzt der Winter nicht.» Im Flecken sind nun sämtliche Häuser mit den sogenannten Vorfenstern versehen, und haben wir uns so auf den Winter eingerichtet. Die Tage werden kürzer. Man braucht am Abend schon früh künstliches Licht.

## Heizmaterial wird rar

Die wichtigste Energiequelle für das Heizen war in dieser Zeit die Kohle. Vor dem Ersten Weltkrieg fielen gegen 80 Prozent des schweizerischen Energieverbrauches auf die Kohle. Pro Jahr wurden mehr als drei Millionen Tonnen eingeführt. Bereits am 7. Oktober 1914 bemerkt Edmund Müller: *Bei diesem kühlen Wetter macht sich schon der Mangel an Kohlen und Briquets geltend. Man wird wieder mehr zur Holzfeuerung seine Zuflucht nehmen müssen.* Kohle wurde nicht nur rarer, sondern auch viel teurer. Gemäss einer Preistabelle vom März 1916 in der Chronik kostete die Kohle aus dem Saargebiet jetzt 500 Franken pro Waggon, vor dem Krieg waren es 360 Franken. Kohle wurde damals auch in der Schweiz gefördert, sie konnte aber nur einen geringen Anteil des Verbrauchs abdecken. Es gab u.a. ein Kohlenbergwerk in Bramois bei Sitten. Aber auch im Luzerner Hinterland und im benachbarten Bernbiet wurde Kohle abgebaut (s. Box). Gemäss einer Notiz von Dr. Müller waren die dortigen Betriebe erstaunlich gross: *Die schweizerischen Kohlenbergwerke von Zell, Ufhusen und Gondiswil können gegenwärtig 500000 Tonnen Schieferkohle liefern. Es werden 800 Arbeiter bei diesen Werken beschäftigt* (6.10.1918). Weil die ausländischen Kohleneinfuhren während des Krieges drastisch zurückgingen, suchte man nach Alternativen. *Im Luzerner Hinterland werden wieder Kohlenmeiler wie ehedem in Betrieb gesetzt, und so kommt der Köhlerberuf, der schon längst lahmgelegt war, wieder zu*



**Die Bahnlinie Beinwil-Beromünster in der Schneise vor dem Bahnhof Beromünster, nach der Elektrifizierung von 1910; die Strommasten sind deutlich erkennbar.**



**Weitaus der beste Petrolgasherd zum kochen, braten, backen, einmachen und sterilisieren, waschen, glätten, heizen.** (Inserat in der Münstere Zeitung vom 18. Juli 1914)

*Ehren gezogen. Die Holzkohle spielt in vielen Industriezweigen eine grosse Rolle und kann die Schweiz auf diesem Gebiet vom Auslande unabhängiger machen* (24.8.1918). Aber auch der Torfabbau war wieder ein Thema. 1917 entstand die «Schweizerische Torfbaugenossenschaft», die beim Torfabbau auch internierte Soldaten beschäftigte. Die Ausbeute war aber nur ein Tropfen auf den heissen Stein. Auch bei Beromünster wurde Torf gestochen, auf beiden Seiten der Strasse nach Sursee zwischen dem späteren Landessendengebäude und der Chommlen. *Das Kommler Moos war noch in den 70er Jahren [des 19. Jhs.] ein gewaltiges Torfmoos mit vielen Torfhütten (sogen. Torbenhüttli). Gegenwärtig ist die Ausbeute ganz minim. 3 Torfhüttli sind noch die Überreste der einstigen Torbenstadt* (27.9.1917).

## Das Elektrizitätswerk Burg

(hbm) Um die Jahrhundertwende befasste sich der initiative Zigarrenfabrikant Rudolf Burger-Weber mit dem Gedanken, die Wasserkraft des Rickenbaches in elektrische Kraft umzuwandeln. Zwei heute noch bestehende Weiherr in der Gemeinde Burg dienten als «Stauseen» mit einem Fassungsvermögen von 40000 Kubikmeter Wasser. Das Maschinenhaus stand unmittelbar an der Grenze zu Menziken. Das ehrgeizige Projekt musste unzählige Hürden überwinden, bevor es am 15. Januar 1906 als «E.W. Burg, Gebr. Burger» den Betrieb aufnehmen konnte. Neben drei Dörfern im Aargauer Wynental lieferte es auch zwölf luzernischen Gemeinden im Michelsamt und im Seetal Strom. Beromünster hatte bereits 1906 einen 10-Jahres-Vertrag. Am 8. Dezember 1916 notiert Edmund Müller-Dolder: *Um 12 Uhr versammeln sich die Bürger*

*von Münster in ihrem Gemeindehause zum «Hirzen» in ausserordentlicher Tagung. Hauptgegenstand der Einberufung der Gemeinde bildet der neue Konzessionsvertrag mit dem Elektrizitätswerk Burg auf die Dauer von 20 Jahren. Der Antrag der Kommission wird mit 56 Stimmen bei 72 Anwesenden angenommen. Die Diskussion über den Vertrag mit dem E.W. Burg dauerte bis 2 Uhr.*

1926 verkaufte Rudolf Burger sein Werk an die CKW (luzernische Gemeinden) und die Aargauischen Elektrizitätswerke. Noch bis 1951 produzierte das pionierhafte Elektrizitätswerk wertvolle elektrische Energie, pro Jahr im Durchschnitt 300000 kWh.

(Quelle: Simon A. Burger, Das Elektrizitätswerk Burg, 1906–1951, Semesterarbeit an der Kanti Aarau, 1995)

Während des Zweiten Weltkrieges wurde in dieser Gegend nochmals Torf gewonnen.

## Bahn und Postauto

Der Energiemangel hatte auch Folgen für den Verkehr. Es fällt auf, dass während des Krieges der Fahrplan von Bahn und Post häufig gewechselt hat. Viele Einträge in der Chronik zeugen davon. Einschränkungen gab es vor allem wegen Kohlenmangels, aber auch wegen zu wenig Personal, da ein grosser Teil in den Dienst einrückte.

Vom Kohlenmangel war die Seetalbahn, welche 1906 die Stichstrecke von Beinwil nach Beromünster in Betrieb genommen hatte, nicht betroffen, da sie bereits 1910 elektrifiziert worden war (s. Abb.). *Die schweizerische Seetalbahn ist nicht nur in der Lage, keine Reduktion der Züge eintreten zu lassen, im Gegenteil, der elektrische Betrieb gestattet ihr eine für uns angenehme Vermehrung derselben. Die Verbindung mit unserer Hauptstadt wird nun eine ganz vortreffliche* (1.8.1917).

Aber nicht nur die Frequenz der Züge musste eingeschränkt werden. Auch der Komfort wurde verschlechtert: *Die Heizung der Eisenbahnzüge wird wegen Kohlenmangels eingeschränkt. Den Reisenden wird empfohlen, sich für lange Eisenbahnfahrten mit geeigneter Kleidung zu versehen. Als zweckmässig wird auch das Mitführen von Reisedecken angeraten, wie sie früher bei Reisen vielfach verwendet wurden, die aber nach und nach mit der wirksamen Heizung der Eisenbahnfahrzeuge ausser Gebrauch gekommen sind* (17.10.1917).

Mit den eingeschränkten Transportmöglichkeiten überlegte man sich vermehrt, ob eine Fahrt mit Bahn oder Postauto nötig sei: *Erst jetzt hat der Spruch «Was willst du in die Ferne schweifen, sieh, das Gute liegt so nah» wieder Geltung, wo die Eisenbahnen so teuer sind und die Fahrtenpläne so kompliziert, wo die Pferde keinen Haber und die Autos kein Benzin mehr bekommen* (30.6.1918). *Auch da waren die Menschen im Bereich der Seetalbahn im Vorteil: Während Bahnen mit Dampftrieb am Sonntag nicht fahren, behält die Seethalbahn ihren Betrieb auch an Sonntagen aufrecht, allerdings nur bis Emmenbrücke, wo man dann das Tram benutzen kann* (3.12.1918).

## Petrol fürs Kochen und fürs Licht

Im Juli 1914 warb ein Inserat in der Münstere Zeitung für einen vielfältig nutzbaren Petrolgasherd (s. Abb.).

Petrol war aber auch unentbehrlich als Lichtquelle (Petrollampen). Die Versorgung mit Petrol war allerdings schon in den ersten Kriegstagen erschwert. Der Mangel an diesem Brennstoff und dessen Verteuerung machte sich mit dem kühleren Wetter und der dunklen Jahreszeit in den Wohnstuben unangenehm bemerkbar: *Das Petroleum ist ebenfalls rarer geworden und kostet statt 23 jetzt 25 Cts per Liter* (7.10.1914). Die Leute in Beromünster warteten jeweils ungeduldig auf die Lieferung von Petrol: *Heute kommt Petrol! und wirklich, nachmittags rückt er ein, der Mann mit der grünen Steinölcysterne. Man sieht nur noch Leute mit Petrolkannen bewaffnet den Mann umstehen und die Krämerläden umlagern, wo ihnen der Liter à 40 Cts abgegeben wird, aber nur in beschränkter Masse (1 l. per Haushaltung)* (18.12.1914).

In der Münstere Zeitung vom 28. November 1914 preist der Beromünstere Werkzeugfabrikant (Zangen-

schmied) Johann Ludwig Willimann eine Lichtquelle an, die von Petrol unabhängig ist. Er empfiehlt seine Acetylenapparate als «billigstes und hellstes Licht der Gegenwart» (s. Abb.). In der Chronik schreibt Edmund Müller in dieser Zeit auch mehrmals, dass die Elektrizitätswerke Werbung machen für die Nutzung von Strom für Heizung und Kochherde, u.a. auch das lokale Elektrizitätswerk Burg (s. Box).

## Energie sparen!

Nachdem am 31. Januar 1917 der deutsche Reichskanzler Theobald von Bethmann Hollweg den uneingeschränkten U-Boot-Krieg erklärt hatte, verschärfte sich die Versorgungslage der Schweiz dramatisch. In der Folge wurden verschiedene Konsumgüter rationiert. Andere Vorschriften sollten zum sparsamen Umgang mit Energie beitragen. So schreibt Edmund Müller am 22. Oktober 1917: *Mit heute beginnt ein neuer Kriegsleben sowie in der Hauswirtschaft. Diesem ist auch eine verschärfte Verordnung betreff Öffnen und Schliessen der Wirtschaften und Geschäfte zuzuschreiben. Gäste und Käufer dürfen erst von morgens halb neun an bedient werden und nur bis abends 7 Uhr. Schaufensterbeleuchtung hört mit Ladenschluss auf zur Ersparung der elektrischen Kraft. An Sonntagen gibt's noch grössere Einschränkungen. Diese predigen von der bestehenden Kohlennot. Und wie sich dies tatsächlich auswirkte, vermerkt der Chronikschreiber am Abend des gleichen Tages: *Einen eigentümlichen Anblick gewährt der Flecken abends 7 Uhr. Alle Magazine mit Schaufenstern sind geschlossen, wie es früher nur nachts 9 Uhr der Fall war. Nach 7 Uhr hört also aller Geschäftsverkauf auf und es wird still im Flecken. Zeichen der Zeit!* (22.10.1917).*

Helene und Karl  
Büchler-Mattmann



**Acetylen-Apparate von J.L. Willimann, Beromünster. (Inserat in der Münstere Zeitung vom 28. November 1914)**

## Kohlenabbau im Luzerner Hinterland

(kb) Als die Brennstoffe während des Krieges dramatisch verknappt waren, erinnerte man sich im Luzerner Hinterland und im angrenzenden Bernbiet an die vor Jahren entdeckten Kohlevorkommen. In Zell war bei der Erweiterung des Turnplatzes eine Lagerstätte gefunden worden, und 1894 stiess man beim Bau der Bahnlinie Huttwil-Wolhusen bei der Haltestelle Gondiswil auf Schieferkohle. Ab 1917 wurde an verschiedenen Orten Kohle im Tagbau gefördert. Bei der Haltestelle Gondiswil wurde ein Dampfbagger eingesetzt und ein Geleiseanschluss an die Bahnlinie erstellt. Bei Engelprächtigen in der Gemeinde Ufhusen wurde die Kohle von Hand abgebaut. Eine etwa 800 Meter lange Dienstbahn transportierte das Material zur Station Hüswil, wo es auf Eisenbahnwagen verladen wurde.

In den Jahren von 1917 bis 1920 ge-

wann man im Gebiet Zell-Ufhusen-Gondiswil etwa 110000 Tonnen Kohle und erzielte damit einen Erlös von sechs Millionen Franken. Als wieder genügend ausländische Kohle in die Schweiz kam, wurde der Abbau eingestellt und erst während des Zweiten Weltkrieges wieder aufgenommen. Die geringen Vorkommen rechtfertigten eine Förderung nur während Mangelzeiten. Die Zeller Kohle hatte einen hohen Wassergehalt, der Heizwert war bescheiden und die Qualität minderwertig. Das vermutet auch Edmund Müller: *Die Londoner Nebel scheinen sich in unser Land verirrt zu haben. Zweifellos ist an dieser Nebelcalamität auch die schlechte Kohle schuld, die jetzt verfeuert wird und deren grobe Verbrennungsprodukte in der Luft herumgeschwirren, wobei sie Veranlassung zu starker Wasserdampfkonzentration bieten* (1.2.1918).