



Eine seltene Aufnahme, die einen Wagen der LMB-Serie C 16–19 in Rot zeigt: den C 19 kurz vor der Ausserdienststellung 1966.

Foto: Max Hintermann

Von René Stamm (Text/Fotos)

Die 1918 in Betrieb genommene Solothurn-Niederbipp-Bahn (SNB) sass nie auf einem dicken Finanzpolster. Das einfach ausgerüstete Depot- und Werkstattgebäude in Wiedlisbach passte zum entsprechenden Fahrzeugbestand. Die drei grossen Triebwagen Cfe 4/4 3–5 und der kleine Ce 2/2 15 leisteten meistens als Alleinläufer ihren Dienst. Morgens und abends standen für stark ausgelastete Arbeiterzüge als Verstärkung die C 28–30 und der grosse C4 20 mit 80 Sitzplätzen zur Verfügung. Erst 1950 kam noch der C4 21 hinzu. Er entstand in der eigenen Werkstatt aus dem C3 632 der Brünigbahn.

Aber auch mit der Werkstatt war das so eine Sache. Die Belegschaft war aus Kostengründen so ausgelegt, dass die Handwerker auch im Fahrdienst arbeiteten. Und so kam es, wie es kommen musste: Bei sich häufenden Reparaturen musste trotzdem gefahren werden; also wurden diese Arbeiten zurückgestellt und bei den Schwesterbetrieben Langenthal-Jura-Bahn (LJB) sowie Langenthal-Melchnau-Bahn (LMB) für das Bipperramt Fahrzeuge angemietet, die allerdings einen anderen Farbanstrich trugen. In den 1940er- und 1950er-Jahren waren diese eben purpurrot mit sehr betonten

silbernen Fensterrahmen, was mich als kleinen Eisenbahnfan besonders fasziniert hat. Als 1947 der eigene Cfe 4/4 4 wegen eines grossen Umbaus für rund zwei Jahre in der Werkstatt stand, mussten sicher ab und zu die «Roten» aus Langenthal aushelfen. Nachdem die LJB und die LMB zu den Ober-

aargau-Jura-Bahnen (OJB) fusioniert und eine Betriebsgemeinschaft mit der SNB vereinbart hatten, wurde ein einheitlicher Fahrzeuganstrich in Rot-Creme eingeführt, und der Fahrzeugaustausch war nicht mehr auffällig. Wie ich im Laufe der Zeit erfahren habe, funktionierte der Fahrzeugaustausch in



Foto: Ernst Geller

Ein roter Zug mit LMB-Rollmaterial im Jahr 1949 mit dem frisch revidierten Cfe 4/4 6.