

Von Werner Weber (Vorbild) und Hans Roth (Modell)

Die Stalden-Creme ist heute noch ein Begriff, auch wenn sie in der modernen Produktpalette nur noch einen kleinen Farbtupfer darstellt. Die Berner Alpen-Milch-Gesellschaft (BAMG) in Konolfingen begann vor 125 Jahren mit der industriellen Milchverarbeitung. Ihre Erfindung war die sterilisierte Milch, welche erst in Flaschen, später in Blechbüchsen auf den Markt kam. Der Betrieb entwickelte sich zum Weltkonzern URSINA Frank, der 1972 von Nestlé übernommen wurde. Mit dem steigenden Absatz stiegen auch die Milchlieferungen massiv an. Dies stellte sowohl für die Fabrik wie auch für den Bahnhof Konolfingen eine grosse Herausforderung dar.

Die Milchlieferungen für die BAMG kamen aus einem grösseren Einzugsgebiet. So trafen täglich zwei Wagen von Payerne, zwei von Sissach Gelterfingen und zwei von Biel in Konolfingen ein. Dazu gesellten sich die Wagen von allen Orten auf der Strecke Worb-Luzern (SBB) und der Strecke Hasle-Rüegsau-Thun (EBT). Nicht gerade täglich, aber doch recht häufig kamen auch Milchtransporte aus dem Kanton Freiburg, so beispielsweise von Düdingen oder von Schmitten. Normalerweise waren dies bis maximal 80 K-Wagen, die der BAMG jeden Tag zugestellt und von der BAMG her wieder an ihre Herkunftsorte zurückgesandt werden mussten. Im Sommer und an Weihnachten oder Ostern kam

zusätzlich die in den Städten anfallende «Überschussmilch» dazu.

Die Milchwagen waren meist Güterwagen des Typs K2, doch waren sie mit verblechten Böden anstelle der normalen Bretterböden ausgestattet. Nach dem Auslad wurden die Milchkannen auf eine «Kette» gestellt, mit der die Kannen von der Rampe in die Fabrik transportiert und anschliessend automatisch geleert wurden. Der Traktorführer war dafür verantwortlich, dass immer die gleichen Milchkannen nach dem Leeren wieder in den Wagen zurückkamen. Was dies heisst, kann man abschätzen, wenn man weiss, dass täglich mindestens 45 bis 57 K-Wagen in die BAMG gefahren wurden. Dies geschah jeweils in Wagengruppen, die in die BAMG gestossen und in der gleichen Gruppe dann auch wieder zur Bahn zurückgefahren wurden. So wurde z.B. in einer dieser Wagengruppen die Milch von Biglen, Bigenthal, Schafhausen und Hasle-Rüegsau hergebracht.

Die Zustellung der Wagen in die BAMG erfolgte nach einem bestimmten Ablauf. Nachdem die Wagen abgehängt worden waren, wurden drei Wagen per Stoss ins Gleis 1 in Richtung «Siedli» abgestossen. Dass ein solcher Stoss zwischenhinein auch mal zu kräftig sein konnte, ist klar. So konnte es vorkommen, dass mal eine Kanne kippte oder sonst etwas Milch überschwappte. Grössere Probleme gab es dabei jedoch nie. Der Plan, nach dem die Milch-

wagen wieder zurückgenommen und in die richtige Position gebracht wurden, wurde oft über den Haufen geworfen. Wenn es in der BAMG mit dem Ablad harzte, kam es vor, dass die Wagen nicht zum richtigen Zeitpunkt in den Bahnhof zurückgelangten. Kosten einzusparen, ist ja keine Erfindung von heute. Deshalb war die richtige Reihenfolge wichtig, damit die Wagen möglichst wenig rangiert werden mussten. Das Erstellen der Transportpläne mit genauen Zeiten für die Milchwagen war sehr zeitaufwendig und anspruchsvoll. Spezialist in dieser Angelegenheit war während Jahren der Rangiermeister. Er notierte seine Milchwagenstrategie jeweils auf einer hölzernen Zigarrenschachtel.

Die kurze Zeit mit den Containern

Ende der 1960er-Jahre war die Kapazitätsgrenze der Kannenleerung erreicht. Zusätzlich war der Milchtransport im Hügellgebiet von Emmental und Entlebuch sehr kostenintensiv. Der damalige Direktor Pulver – übrigens der Bruder der Schauspielerin Liselotte Pulver – suchte nach neuen Wegen. Ab 1974 fanden, begleitet von der Eidgenössischen Technischen Hochschule in Zürich, Versuche mit Tanklastwagen und Swiss Container Cars (SCC) statt. Nestlé, als Rechtsnachfolgerin der Ursina Frank AG, kaufte 1978 vier vierstündige Container-Tragwagen (CTW), F 21 85 042 0 097, 099-100 und 102, sowie vermutlich acht Tank-SCC von der Brauerei Feldschlösschen. Die CTW erhielten bei der BAMG neu die Nummern P 21 85 042 0 305-308. Es wurden nur kleine Anpassungen für den Milchtransport gemacht. So wurden die Verschlusskappen bei den SCC entfernt und ihnen ein Neuanstrich verpasst. Leider wurde nicht dokumentiert, welche Farbgebungen es gab. Einzige die wenigen Fotografien lassen einige Rückschlüsse ziehen. Es gab sowohl weisse SCC mit grauen und hellblauen Fahrwerken wie auch sehr augenfällige SCC mit einem Anstrich in Erikaviolett. Passend zu den erikavioletten SCC-Wagen gab es auch Lastwagen und Unimog-Schlepper, welche ebenfalls einen erikavioletten Anstrich besaßen. Allen gemeinsam war der geschwungene Stalden-Schriftzug. Diese Container wurden – immer nur zwei oder einer pro Flachwagen – verladen. Im Einsatz standen P-Wagen der BAMG wie von Feldschlösschen und auch gewöhnliche SBB-Güterwagen

Museum alter Bären, Konolfingen

Wer sich vertiefter mit dem Milchtransport und der einstigen Berner Alpen-Milch-Gesellschaft (BAMG) sowie der Eisenbahn rund um Konolfingen auseinandersetzen möchte, dem wird einen Besuch im Konolfinger Dorfmuseum «alter Bären» empfohlen.

Weitere Informationen unter www.museum-alter-baeren.ch

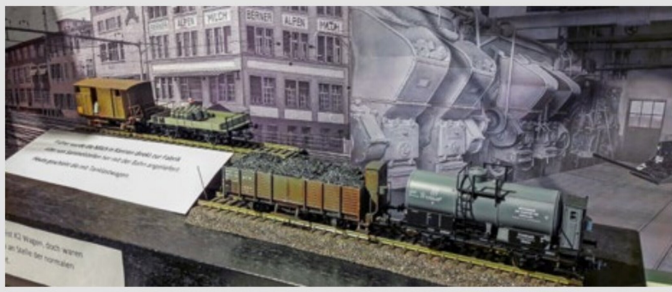


Foto: Hans Roth