



Die BTB besaß zwei Bahnhofstypen, die grosse und die kleine Variante. Hier ist das Bahnhofsgebäude von Stalden zusammen mit dem K2 144 der BTB mit breitem Bremserhaus und dem BTB CF 46 mit Baujahr 1921.

Eine Besonderheit im Güterumschlag des Bahnhofs Stalden ist die Fracht, die von der Fischzuchtanstalt ab 1908 bis 1962 nach Stalden Dorf transportiert und anschliessend per Bahn an den Zielort spediert wird.

Mit dem Auto wurden die Fischkübel zum Bahnhof Stalden transportiert. Im Gepäckwagen des Zuges kamen sie zum Bestimmungsort. Bis die lebenden Fische allerdings auf der Riffelalp ankamen, war ein mehrfacher Umlad notwendig. Dies war harte körperliche Arbeit. Zum Gewicht der Fische kamen noch rund 100 Liter Wasser hinzu und eine Sauerstoffflasche, damit die Tiere den Transport überlebten.



Foto: Slg. «Alter Bären» Konolfingen

Zu den Kunden gehörten nicht nur die Gasthöfe der Region, wie das Hotel Bahnhof in Konolfingen, das Hotel Hirschen in Langnau oder der Gasthof Bären in Oberdiessbach, sondern auch Nobelhotels wie Gurten-Kulm, Château Valangin, Metropol Solothurn, Beaurivage Lausanne-Ouchy, Häslers Interlaken, Riffelalp und Zermatt.

Dokument: Slg. «Alter Bären» Konolfingen

## Die Emmentalerhahn (FR)

Von Beginn weg wird die BTB von der EB betrieben, deren Wurzeln, wie diejenigen der BTB, ins Jahr 1864 zurückreichen. Die am 1. April 1863 als Pferdebahn eröffnete Strecke von Biberist nach Derendingen ist eigentlich nur ein Industriegleis für die Baumwollspinnerei. Dieses wird 1869 bis Gerlafingen zur Fabrik der von Roll verlängert. Bis 1872 werden die Wagen von Pferden gezogen. Der Kanton Solothurn macht die Einführung des Personenverkehrs davon abhängig, ob die Bahn bis Burgdorf verlängert wird. Dieses Industriegleis gilt deshalb als Vorläufer der EB. Die EB mit der Strecke Burgdorf-Solothurn wird am

26. Mai 1875 eröffnet. Sie gilt als erste offizielle Nebenbahn der Schweiz, ist die Verbindung doch von Beginn weg für den Regionalverkehr geplant. Dass den Pionieren der EB ein Anschluss an den Gotthardzubringer in Langnau vorschwebt, dürfen sie nie verlauten lassen, würden sie sich damit doch nicht nur die Sympathien der Schweizerischen Centralbahn (SCB) verscherzen, die das ganze Bahnprojekt argwöhnisch beobachtet, sondern auch die der Stadt Bern. Stadt und Kanton Bern würden die Umfahrung der Stadt Bern auf keinen Fall dulden. Neben lokalen Interessen ist damit auch erklärbar, warum für die Weiterführung der EBT nach Langnau in Burgdorf

die vom Betrieb her unwirtschaftliche Lösung eines Kopfbahnhofes getroffen werden muss. Das Verhältnis zur SCB ist für die EB sehr schwierig. Finanzielle Schwierigkeiten der SCB verhindern den Bau von Solothurn-Bern, ermöglichen es dagegen der EB, die Benützung des direkten Trassee Biberist-Solothurn zu erhalten und dieses 1884 auch zu erwerben. Der Verkehr auf dem Streckenabschnitt Biberist-Derendingen geht nach Eröffnung der direkten Strecke Biberist-Solothurn 1876 massiv zurück, sodass der Personenverkehr bereits 1878 aufgegeben werden müsste. 1884 wird der Betrieb dann auch tatsächlich eingestellt.