

dem 1. Juni 1921 von der 1920 gegründeten Genossenschaft Automobilverkehr Thun-Stockental-Gürbental mit Autobussen betrieben wurde. Ein weiteres Zückerchen zur Gemütsbesänftigung der Wattenwiler war die Benennung des Bahnhofs als Burgistein-Wattenwil.

Mit dem geplanten Bau der Lötschberglinie war die Weiterführung der GTB schnell klar, und so wurde sie nach Thun verlängert. Die Eröffnung dieses Reststücks erfolgte am 1. November 1902. Trotz der besseren Durchbindung blieb die Bahnlinie durch das Gürbental stets eine Nebenbahnlinie, auch wenn im Lauf der Zeit nicht wenige wichtige Züge das Tal passierten.

Ein vorerst letzter Akt der Modernisierung war die Elektrifizierung der GTB. Die Bahnhöfe erhielten die bei der BLS üblichen Fachwerkträger und die auch für die BLS-Betriebsgruppe typischen Schalthäuschen. Ab dem 16. August 1920 konnte der elektrische Betrieb gestartet werden, wobei auch die per Berner Dekret finanzierten «Dekretsmühlen», die Ce 4/6-Lokomotiven, in Betrieb genommen werden konnten.

Erinnerungen an den alten Bahnhof...

Die kleinen Landstationen erhielten allesamt ein Aufnahmegebäude nach einem Einheitsstyp aus Holz mit angrenzendem Güterschuppen. Auch Burgistein-Wattenwil

erhielt ein solches Aufnahmegebäude, das 1963 durch einen damals bei der BLS-Betriebsgruppe üblichen, modernen Betonbau ersetzt wurde. Die Infrastruktur blieb ansonsten unangetastet. Obschon der Bahnhof im Personenverkehr keine Höhenflüge erlebte, gab es hingegen dank dem örtlichen Gewerbe ordentlichen Bahnbetrieb. Neben der landwirtschaftlichen Genossenschaft war dies besonders die 1925 gegründete Firma Hadorn & Cie., die ab 1956 neben den Landesprodukten zusätzlich mit Kohle, Diesel und Heizöl handelte.

In dieser Welt wuchs Markus Stähli auf. Sein Elternhaus lag gegenüber der Station, und er konnte vom Bahnhof aus tage-

