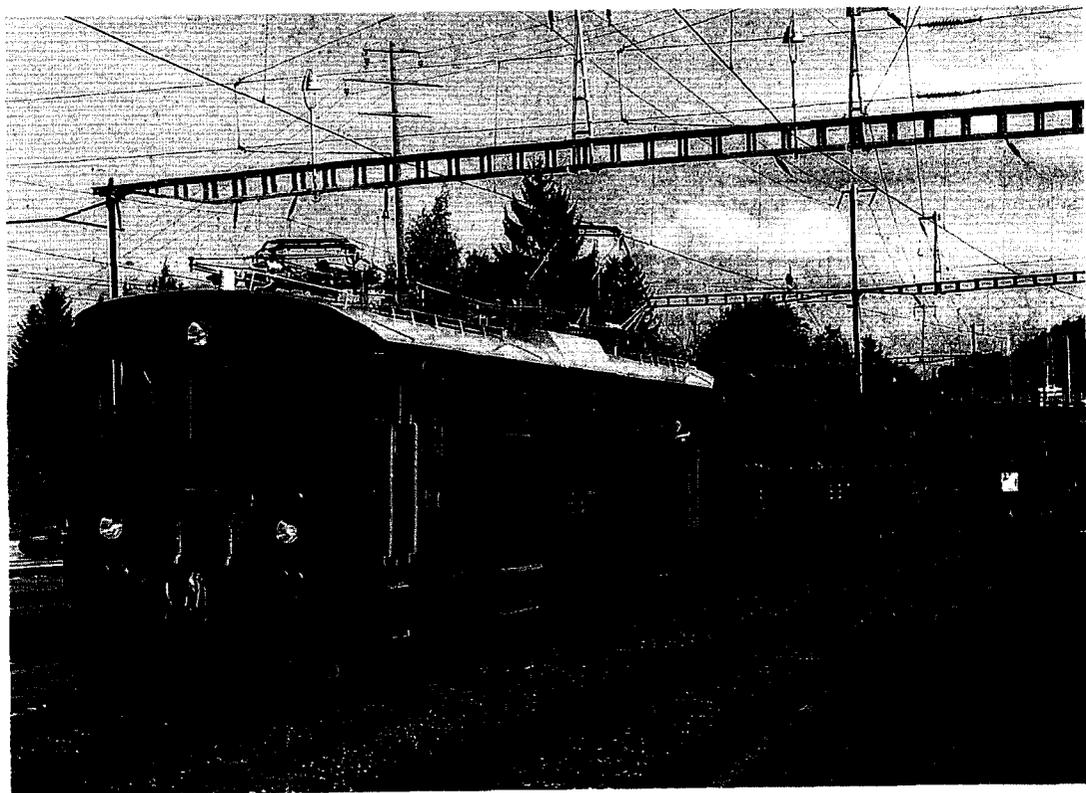


Werner Weber, Werner Hardmeier

# Regionalverkehr Mittelland

**Band 1: Emmentalbahn, Burgdorf–Thun-Bahn, 1864–1942**



A-2'231'559

2014

# Inhaltsverzeichnis

Vorwort .....	5
Das Umfeld unserer Bahnen .....	8
Die Pferdebahn (Gerlafingen–)Biberist–Derendingen, 1864–1884 .....	10
Die Emmentalbahn, 1875–1942 .....	15
Die Burgdorf–Thun-Bahn, 1899–1942 .....	29
Stationen und Haltestellen .....	50
Das Rollmaterial .....	80
Bahnbetrieb .....	159
Dank .....	174
Quellen, Literaturhinweise .....	176

## Vorwort

### 125 Jahre Emmentalbahn

Wenn ein Bahnunternehmen ein ganzes Netz mit Linien unterschiedlichen Alters betreibt, so gibt es immer wieder Jubiläen zu feiern. Die Regionalverkehr Mittelland AG betreibt heute sechs Bahnlinien. Wenn auf jeder Linie alle 25 Jahre gefeiert wird, ergibt das im Mittel etwa alle vier Jahre ein Jubiläum. Im Falle der Emmentalbahn wird es immer so sein, dass im Jahr zuvor die Burgdorf–Thun-Bahn zu feiern war.

Die EB wird aber immer die beinahe 25 Jahre ältere sein...

Im Bahnbetrieb wird heute streng zwischen der Infrastruktur und dem Betrieb unterschieden. Bei den Feierlichkeiten ist diese Trennung schon lange Brauch: Bisher wurden nämlich ausschliesslich Strecken gefeiert, die sich in unserem Eigentum befinden. Je mehr Leistungen aber auf fremden Strecken gefahren werden, desto rascher wird die Frage auftauchen, ob man nicht auch Betriebsjubiläen feiern sollte.

In Frage kämen bald einmal unsere Fahrten nach Luzern, Bern, Bümpliz Nord und Olten.

Doch Spass beiseite: Hier geht es um die Em-

mentalbahn, die EB, und um die Burgdorf–Thun-Bahn, die BTB. Für mich ist dies ein besonderer Anlass, war ich doch schon bei der damaligen Emmental–Burgdorf–Thun-Bahn tätig, als im Jahre 1975 hundert Jahre EB zu feiern waren. Nach 25 Jahren wieder dabei zu sein, freut mich natürlich sehr.

Doch dieses Mal wollen wir es nicht bei einer einfachen Festschrift bewenden lassen. In zwei Bänden soll die Geschichte der Emmentalbahn und der Burgdorf–Thun-Bahn in einer Gesamtschau dargestellt werden. Heute liegt der erste Band vor, der die Zeit bis zur Fusion der beiden Gesellschaften im Jahre 1942 zur Emmental–Burgdorf–Thun Bahn (EBT) behandelt. Der zweite Band wird der EBT einschliesslich ihrer Eingliederung in die Regionalverkehr Mittelland AG gewidmet sein.

Möge dieser erste Band die hohen Erwartungen erfüllen, die in ihn gesetzt werden. Seine Verfasser und Betreuer verdienen unseren herzlichen Dank.



Dr. Charles Kellerhals  
Präsident des Verwaltungsrates RM AG

---

Werner Weber, Werner Hardmeier, Jürg Aeschlimann

# Regionalverkehr Mittelland

**Band 2: Emmental-Burgdorf-Thun-Bahn**



A-2'231'559

2014

11 378 2

# Inhaltsverzeichnis

Vorwort .....	5
Die Vorgängerbahnen (Zusammenfassung Band 1) .....	8
Die Emmental–Burgdorf–Thun-Bahn, 1942–1996 .....	11
Die Regionalverkehr Mittelland AG, 1997–2002 .....	27
Stationen und Haltestellen .....	34
Unter- und Oberbau (Streckenanlagen) .....	61
Elektrische Anlagen .....	67
Die Werkstätten .....	72
Das Rollmaterial .....	81
Bahnbetrieb .....	157
Das Personal .....	178
Automobilbetrieb .....	183
Ausblick .....	185
Chronik .....	188
Abkürzungen .....	189
Dank .....	190
Quellen, Literaturhinweise, Sponsoren .....	191

## Vorwort

Vor zwei Jahren konnten wir in einem ersten Band die Anfänge und die Geschichte der beiden Bahngesellschaften verfolgen, die als erste Bausteine der heutigen Regionalverkehr Mittelland AG bezeichnet werden können. Heute liegt nun die Darstellung vor, die zeigt, wie sich die ehemalige Emmentalbahn (EB) und die alte Burgdorf–Thun–Bahn (BTB) seit dem Jahre 1942 weiterentwickelt haben. Der zweite Band führt uns bis in die Gegenwart.

Am Anfang steht die Vereinigung der beiden erwähnten Bahnen zur Emmental–Burgdorf–Thun-Bahn (EBT). Mit dieser Fusion beginnt das Buch und mit einer Fusion befasst es sich auch gegen den Schluss hin wieder, wo von der Regionalverkehr Mittelland AG die Rede ist, die im Jahre 1997 ebenfalls durch eine Fusion, nämlich durch diejenige der EBT, der Solothurn–Münster-Bahn (SMB) und der Vereinigten Huttwil-Bahnen (VHB) entstanden ist. Interessant ist in diesem Zusammenhang übrigens der Umstand, dass die VHB, der dritte wichtige Baustein unseres heutigen Unternehmens, ihrer-

seits aus einem Fusionsprozess hervorgegangen waren.

Strukturbereinigungen, Zusammenschlüsse und Fusionen waren und sind keine Garantie für den längerfristigen Erfolg, ja sie haben oft zu noch grösseren Schwierigkeiten geführt als die es waren, die man beseitigen wollte. Die Geschichte der RM AG zeigt aber anschaulich, wie eine schrittweise, gut dosierte Zusammenführung kleiner Einheiten zum Erfolg führen kann, auch wenn der ganze Prozess recht viel Zeit in Anspruch nimmt.

Sicher wird dieser zweite Band eine ebenso begeisterte Aufnahme finden wie sein Vorgänger. Wiederum danken wir seinen Verfassern und Betreuern herzlich für ihre Arbeit und Ausdauer.



Dr. Charles Kellerhals  
Präsident des Verwaltungsrates RM AG