

Zeitschrift: Adelbodmer Heimatbrief
Band: 13 (1959)

Artikel: Adelboden als Fremdenverkehrsort : die geschichtliche Entwicklung Adelbodens zum Fremdenverkehrsort

Autor: Aellig, Jürg

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1063241>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 22.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Adelboden als Fremdenverkehrsort

Dr. Jürg Aellig

Die geschichtliche Entwicklung Adelbodens zum Fremdenverkehrsort

1. Die Zeit vor dem eigentlichen Tourismus

a) Allgemeines

Bis in die 2. Hälfte des 18. Jahrhunderts waren Reisen in die Berge nicht üblich, ja man mied sogar das «scheüssliche Gebirg».

Die Gebirgwelt hatte, besonders für die Bewohner des Flachlandes, aber auch für die Bergbewohner selbst, etwas Unheimliches, Erschreckendes an sich, sodass ihre Schönheiten lange Zeit unbeachtet blieben. Furcht und Schrecken drückten die oft mit viel Phantasie ausgeschmückten Reiseberichte vereinzelter Berggänger aus und stärkten bei den Mitmenschen den Respekt und das Gruseln vor dem Gebirge noch.

Ein gewisser B. beschrieb 1821 in den «Alpenrosen» einen Abstieg von der Engstligenalp folgendermassen:

«Voran unser Vorgesetzte (der Lenker-Chorrichter), dann Karl, dann der Pfarrer, nach ihm zuletzt der Verfasser, giengen wir, den Rücken dem Abgrund zugekehrt, mit den Händen am unebenen Felsen Haltung suchend, um jeden Tritt vorwärts behutsam mit dem linken Fusse prüfend die Wand entlang; und Gott sey Dank, wir kamen glücklich durch! Jeder Misstritt, jeder Schwindel war todbringend. Keiner durfte den andern nur am Rockschosse halten; sonst konnten zwey Opfer zugleich dem unvermeidlichen Schicksale fallen.»

Erst nach und nach gab es einzelne, von denen die Furcht vor dem Gebirge und seinen Gefahren wich, und welche beim Anblick der Bergeswelt statt Gruseln einen tiefen Eindruck der Schönheit empfanden. Ihre Reiseberichte waren nun ganz anderer Art als derjenige des oben zitierten B.

In seinem Werke «Die Alpen» pries Albrecht von Haller die Erhabenheit und Pracht der Gebirgwelt. Er rühmte die Naturverbundenheit der Bergbewohner und stellte diese der städtischen Abkehr von der Natur gegenüber. Andere erkannten dasselbe; so schrieb 1753 ein Arzt namens Langhans lobend über die Kultur der Simmentaler. Auch Gessner, Scheuchzer und Rousseau gehören neben andern zu denen, welche die Schönheit der Alpennatur lobten. Daneben betonten auch

Maler in ihren Gemälden die Pracht der Berge; so zum Beispiel Aberli, Lory und König.

Auf diese Weise wurden zahlreiche Menschen eines andern belehrt, ihre durch Furcht bedingte Abgeneigtheit wandelte sich in Begeisterung für die Berge und viele Mutige rafften sich zu einer Reise ins Gebirge auf, um die gelobte Schönheit selbst zu bestaunen.

Neben der Erkenntnis der Naturschönheiten und neben der technischen Entwicklung (Aufkommen der Eisenbahn) war es noch ein anderer Faktor, welcher für den sich entwickelnden Fremdenverkehr förderlich war: Dr. Martin Studer schreibt in: «Die Erschliessung des Berner Oberlandes durch den Fremdenverkehr und ihre Auswirkungen auf Produktion und Wirtschaftsgesinnung»: «Die Industrialisierung und die Bildung von Riesenstädten, wie überhaupt die ganze geistige Umstellung des Menschen im 19. Jahrhundert bewirkten eine starke Verbreitung und Intensivierung des Reisebedürfnisses. Der mächtige Aufschwung der Produktion, der sich aus dem maschinellen und grosskapitalistischen Betriebssystem sowie dem beschleunigten Verkehr ergab, mehrte einmal den Wohlstand der mittleren Bevölkerungsschichten und erlaubte ihnen den Lebensaufwand zu erhöhen.»

Schweizer und Ausländer besuchten nun die dem Flachlande relativ leicht zugänglichen Lütschinentaler, kehrten begeistert nach Hause zurück und erzählten von der Pracht der Berge.

In Bern gehörte es bald zum guten Ton, im Sommer Interlaken und den Staubbachfall in Lauterbrunnen besucht zu haben.

Andere kamen, um bei den Heilquellen, welche vielerorts entdeckt wurden oder schon lange bekannt waren, Genesung zu finden. Wir wissen, dass sowohl Kranke wie Träger über die Gemmi ins Leukerbad getragen wurden. Damit trat neben die Anziehungskraft «Natur», als zweite die «Erholung». Bis zum Aufkommen des Sports waren dies die treibenden Kräfte, welche Touristen in die Berge zogen.

Ins bewaldete Tal der Engstligen jedoch verirrte sich nur ganz selten ein Einzelgänger. Deshalb wurde Adelboden in der Reiseliteratur vor 1800 kaum einmal erwähnt und war infolgedessen als Reiseziel sozusagen *unbekannt*.

Der Grund dafür ist leicht zu finden: Nicht weil Adelboden an Naturschönheiten nichts bieten konnte, sondern weil der Ort dem Flachlande viel *fern* lag als z. B. die Lütschinentaler. Adelboden war von der Umwelt abgeschlossen, was durch seine topographische Lage bedingt ist. Damit hängt auch die lange Zeit schlechte Verkehrslage der Ortschaft, auf welche ich in einem besonderen Kapitel zurückkommen werde, zusammen.

b) Die alten Gaststätten

Bis 1879 war das «Landhaus» die einzige Gaststätte, welche die damalige Tavernen-Ordnung dem Orte zusprach. Diese Taverne wurde auch meist nur von den Ortsansässigen besucht. Das «Landhaus» war Eigentum der Gemeinde und wurde jeweils an einen Wirt verpachtet. Trotz Verbot der Obrigkeit gab es neben dem «Landhaus» noch die «Pinte», wo die Gemeinde ebenfalls zeitweise das Bestätigungsrecht für Wirte ausübte.

Erst 1901 wurde dann die Zahl der Gaststätten erhöht, wie wir später sehen werden.

c) Die alten Bäder

Im Jahre 1559 verlangte der Rat von Bern Auskunft, wie es sich mit dem neuen «Kalten Bad» in Adelboden verhalte, da der Amtmann von Obersimmental den gnädigen Herren mitgeteilt habe: «Es faarind mercklich viel Lüth» dorthin. Heute kennt man den Standort zweier Schwefelquellen, welche früher zum Baden benutzt worden sind. Die eine davon befindet sich im sogenannten «Fuchsweidli», die andere in der Oey, unterhalb des Dorfes. Bei der Anfrage von 1559 muss es sich um die Quelle im «Fuchsweidli» gehandelt haben, da auf einer 19 Jahre später erstellten Karte nur diese eine Quelle aufgezeichnet ist. Die Quelle in der Oey wurde bis in die neunziger Jahre des letzten Jahrhunderts als Badeort verwendet, doch waren die Einrichtungen äusserst primitiv, sodass mit der Zeit der Zuzug der Badenden nachliess und das «Bedli» einging.

Ausser diesen frühen Badegästen, über deren Zahl wir keineswegs orientiert sind, und welche sich zum grössten Teil aus Talbewohnern rekrutierten, besuchte lange Zeit nur ausnahmsweise ein Fremder den Ort.

2. Die Anfänge des Fremdenverkehrs in Adelboden

Als die leicht erreichbaren Lütschinentäler vom Fremdenverkehr schon eine zeitlang erschlossen waren, begannen die Fremden langsam auch die weiter abgelegenen Täler zu besuchen.

Als erste Kurgäste von Adelboden wird die Familie des Berner Münsterpfarrers Karl Rohr angesehen.

«Mit der Zeit gesellten sich zwei bis drei befreundete Familien zu ihnen, nach und nach mehrere. Zumal seitdem die neue, kürzere Strasse gebaut ward, wuchs ein Haus ums andere auf dem Areal des Schlegeli aus dem Boden, bald auch weitere Pensionen und Hotels.»

Im Sommer 1873 verbrachten ca. 15 Personen ihre Ferien auf dem

Schlegeli. Im folgenden Jahre kamen schon Gäste aus St. Gallen und Neuenburg an und am 8. September verliess der letzte davon das Haus.

1877 wurden 38 Pensionäre gezählt, darunter bereits Leute aus dem Ausland.

Alle Besucher lobten zu Hause die Unberührtheit und landschaftliche Schönheit des neuentdeckten Ferienortes. Der damalige Pfarrer von Adelboden fürchtete schon zu jener Zeit, Adelboden würde zu einem Hoteldorfe werden und die Bevölkerung könnte Schaden an der Seele nehmen.

3. Adelbodens Entwicklung zum Fremdenverkehrsort der Gegenwart

Als der Gästestrom sich vergrösserte, nahm auch das alte «Landhaus» Pensionäre auf und änderte seinen Namen in «Hotel Adler» um. 1884 wurde die neue, breitere Strasse nach dem 16 km entfernten Frutigen eröffnet und die Verkehrslage des Ortes bedeutend verbessert.

Zwei Jahre später wurde der Telegraph in Adelboden eingerichtet und auf diese Weise ein weiterer Schritt aus der Abgeschlossenheit hinaus getan.

Während 1849 der Postbote die Post wöchentlich dreimal in Frutigen holte, verkehrte nun ab 1887 täglich einmal eine Pferdepost zwischen den zwei Orten, jedoch nur im Sommer. Erst drei Jahre später wurde der Jahresbetrieb eingeführt. Im gleichen Jahr wurde das Hotel «Wildstrubel» erbaut, welches dann in mehreren Etappen zum «Grand-Hotel» mit 200 Betten erweitert wurde. Weitere Hotelbauten folgten: 1893 Hotel Kurhaus, zwei Jahre darauf Hotel Edelweiss, 1899 Hotel Regina und Beausite, 1901 die Hotels Bellevue, Alpenruhe und Alpenrose. Im selben Jahre erhielt der Ort den Anschluss an das Telephonnetz mit vorerst 10 Abonnenten. 1910 war die Zahl der Abonnenten auf 43 gestiegen und 1932 betrug sie 150. Bis 1901 empfing Adelboden nur Sommertouristen. Nun trafen auch die *ersten Winterbesucher* ein, da neben die Anziehungskräfte «Natur» und «Erholung» der «Sport» hinzutrat.

Das Skifahren und bald auch andere Sportarten kamen auf und brachten auch im Winter Gäste in die Berge. Ein lustiges, illustriertes Gedichtbändchen, verfasst von einem Teilnehmer, schildert das erste Skifest in Adelboden vom Jahre 1901.

Der Skisport jener Zeit bestand ausschliesslich aus dem Tourenfahren. So mussten die Teilnehmer der Britischen Skimeisterschaften, welche 1924 in Adelboden ausgetragen wurden, eine 7-stündige Skitour absolvieren. Die Fahrer mussten sich also in jedem Schnee zu helfen wissen.

Die *klimatischen Vorzüge* des Bergwinters begann man aber erst gegen 1910 zu erkennen. Dann aber wurden die Gäste von der Aerztwelt auf die gesunden Wirkungen des meist nebelfreien Winters in den Bergen aufmerksam gemacht. So war nun die Anziehungskraft «Erholung» neben dem «Sport» auch im Winter wirksam.
Die Entwicklung des Ortes zum typischen Fremdenverkehrsort ging nun konstant weiter.

1902 wurden das elektrische Licht, die Hydranten und die Wasserversorgung im Dorfbezirke eingerichtet und damit zusammenhängend die Licht- und Wasserwerk AG Adelboden mit einem Aktienkapital von Fr. 70 000.– gegründet. Diese Einrichtungen waren für die damals entstehenden Hotels eine unbedingte Notwendigkeit. Im gleichen Jahre entstand das Hotel Viktoria.

1904/05 baute man einen ordentlichen Weg auf die von Touristen vielbesuchte Engstligenalp, nachdem ein Jahr vorher der Kur- und Verkehrsverein gegründet worden war. 1905 entstand ein Berghotel auf dem Hahnenmoospass, dem klassischen Skigebiet Adelbodens.

Neben dem Skisport und dem Schlitteln fasste bald auch der Eissport in Adelboden Fuss. 1905 wurde eine Eisbahngenossenschaft gegründet, welche dann später in den Kur- und Verkehrsverein überging. Unterhalb des Dorfes betrieb man eine grosse Eisbahn, welche aber bald überflüssig wurde, weil die grossen Hotels eigene Eis- und Tennisplätze erstellen liessen.

1906 wurden die Hotels National, Oberland, Schönenegg und Bütschegg erbaut, sodass sich auch das Bettenangebot dem stets noch wachsenden Zustrom der Gäste anpassen konnte.

Da sich besonders die Zahl der Gäste aus England von Jahr zu Jahr stark vermehrte, wurde 1908 eine Englische Kirche errichtet.

1911 entstand ein weiteres Grosshotel, nämlich das «Nevada Palace». Im Sommer des folgenden Jahres verkehrten während der Hochsaison (15. Juni bis 15. September) vier Postkurse täglich nach Frutigen.

1914 Bau des Hotels Huldi

1917 wurde die Pferdepost durch den konzessionierten Automobilverkehr Frutigen–Adelboden ersetzt.

Zwei Jahre später erfolgte die Gründung der Sektion Adelboden des Schweiz. Hoteliervereins.

1923 Bau einer römisch-katholischen Kirche.

1927 wurde die Dorfstrasse, längs welcher zahlreiche Ladengeschäfte entstanden, mit einem staubfreien Belag versehen.

1929 errichtete die Sektion Wildstrubel des Schweiz. Alpenklubs die Lohnerhütte, weil der Lohner neben Wildstrubel, Tschingelloch-tighorn und Gsür zu den Standard-Kletter- und Tourenbergen des Ortes gehört. Das Jahr 1931 brachte den Bau des Schwimm- und Sonnenbades Adelboden und den Ausbau der Strasse nach dem Hahnenmoos mit einer Hochbrücke aus Eisenbeton. Im nächsten Jahre entstand das internationale Pfadfinderinnenheim, welches Vertreterinnen aus allen Ländern der Welt nach Adelboden brachte.

Im Winter desselben Jahres wurde erstmals ein Automobilverkehr nach Bergläger eingeführt, welcher den Sportbegeisterten den halben Weg aufs Hahnenmoos abnehmen sollte. 1935 wurde dann die Fahrstrecke bis Geils erweitert, von wo seit 1936 ein Schlittenaufzug die Gäste bis auf den Hahnenmoospass hinauf bringt. Weitere touristische Einrichtungen wie eine Schwebebahn und Skilifts folgten in den darauf folgenden Jahren; sie werden in einem der nächsten Kapitel noch eingehend behandelt werden. Im Jahre 1951 wurde auf dem Areal der ehemaligen Kurhaus-Eisbahn der neue Autobahnhof mit Postgebäude vollendet, so dass sich das Dorfbild angenehm veränderte. Das alte Postgebäude im Dorfzentrum wurde abgerissen und der freigewordene Raum als Parkplatz hergerichtet, da der stets zunehmende Privatwagenverkehr einen solchen dringend erforderte. Durch den Bau des geräumigen, gedeckten Autobahnhofes wurden Strassenblockierungen, wie sie jeweils in der Hochsaison beim Abgang eines Postkurses entstanden, vermieden. Der Postautoverkehr mit Frutigen belastet nun die an und für sich schon enge Dorfstrasse nicht mehr und diese steht dem übrigen Verkehr auch bei Stossbetrieb ganz zur Verfügung, da der Autobahnhof sich am Dorfende befindet, wo die Strasse von Frutigen her ins Dorf einmündet. In den letzten Jahren wurde auch mit der Korrektion der Frutigenstrasse begonnen, welche nun auf ganzer Strecke asphaltiert ist.

Die Verkehrslage Adelbodens

1. Die alte Strasse

In einem nur nach einer Richtung offenen Talkessel, an keiner Durchgangsstrasse gelegen, wurde Adelboden lange Zeit nur ganz selten von Fremden besucht. Schon im ersten Kapitel habe ich die Abgeschlos-

senheit des Ortes in früherer Zeit betont, was auch seine späte Erschliessung durch den Fremdenverkehr zur Folge hatte.

Zwei Zitate aus alten Reiseberichten mögen die sehr schlechte Verkehrslage Adelbodens in früher Zeit dokumentieren:

Gottlieb Studer schrieb 1879: «Oft sind die Raine so steil, dass sie mich an die norwegischen erinnerten. Der Kutscher war indessen sehr vorsichtig und führte an gewissen Stellen das Pferd am Zügel.»

In «Wanderstudien aus der Schweiz» sagt Buss: «In Adelboden ist ein Wagen so selten wie ein Schiff auf trockenem Land.»

Beide Zitate sind auf die alte Strasse, ein Saumweg, welcher auf der rechten Talseite nach dem 16 km entfernten und 580 m tiefer gelegenen Frutigen führt, gemünzt. Diese «alte Strasse», welche heute noch von den umliegenden Bewohnern und Spaziergängern benutzt wird, scheint wirklich sehr schlecht ausgebaut gewesen zu sein. So schreibt der Verfasser der «Topographisch-ökonomischen Beschreibung... des Thals Frutigen» im Jahre 1790 von der «alten Strasse»: «Brauchbar für Saumpferde und Schlitten, beschwerlich aber und fast unmöglich für Fuhrwerke, so klein sie seyn mögen, weil sehr rauch, eng und schmal.»

Besonders im Winter müssen die Wegverhältnisse oft unhaltbar gewesen sein, da Adelboden oft tagelang gänzlich von der Umwelt abgeschnitten war und weder Mehl noch Salz und anderes in Frutigen geholt werden konnte. Wenn man dazu noch bedenkt, dass vor 1901 keine Bahn nach Frutigen verkehrte, so ist offensichtlich, dass die sehr schlechte Verkehrslage Adelbodens erst eine relativ späte Erschliessung des Engstligtales durch den Fremdenverkehr erlaubte.

Die Wichtigkeit der Verbesserung der Verkehrslage wurde in Adelboden bald erkannt. Jahrelang wurde vergeblich für eine neue, bequemere Strasse gekämpft, doch ohne Erfolg. Nachdem endlich auch der Grosse Rat die erste Rate der Staatssubvention bewilligt hatte, wurde 1876 mit dem Bau der «neuen Strasse» begonnen.

2. Die neue Strasse

Am Bau der neuen Strasse, welche 1884 dem Verkehr übergeben wurde, beteiligten sich die Gemeinden Frutigen und Adelboden mit Fr. 70 000.— bzw. Fr. 130 000.—.

Die neue Strasse wurde nun abwechselungsweise auf beiden Talseiten geführt. Ungefähr auf halber Strecke überquert sie über einer Hochbrücke die Engstligen. Diese Brücke bestand zuerst aus Holz, später aus einer Eisenkonstruktion. Die schmale Eisenbrücke, der «hohe

Steg», wie sie genannt wird, wurde 1951/52 durch eine neue, breite Eisenbetonbrücke ersetzt.

Die Auswirkungen der verbesserten Verkehrslage liessen mit dem sich stark entwickelnden Fremdenverkehr nicht lange auf sich warten.

Drei Jahre nach Eröffnung der Strasse verkehrte eine Pferdepost während der Saison (Juli–August) mit 4–5 Plätzen. 1890 wurde der Jahresbetrieb aufgenommen.

3. Die Spiez–Frutigen- und die Lötschbergbahn

Seit 1859 verkehrte die Zentralbahn bis Thun, doch bestand keine Bahnverbindung zwischen Spiez und Frutigen bis ins Jahr 1901.

1899 wurde mit dem Bau der Spiez–Frutigenbahn begonnen. Die Gemeinde Adelboden bewilligte dafür einen Beitrag von Fr. 40 000.–, da man sich der Bedeutung einer solchen Linie für den Ort durchaus bewusst war, obschon Adelboden nicht direkt an der neuen Bahn angeschlossen war. Diese Bahn ging dann 1907 an die Lötschbergbahn über, welche seit 1913 Frutigen, und somit auch Adelboden, mit dem Süden verbindet.

Mit dem Bau der neuen Strasse nach Frutigen und der Errichtung der Spiez–Frutigen-, bzw. Lötschbergbahn, hatte Adelboden seine Abgeschlossenheit überwunden und stand dem Verkehr offen.

Dies war eigentlich relativ spät der Fall, wenn man weiss, dass schon 1888 die Brünigbahn und zwei Jahre später die Beatenbergbahn in Betrieb genommen wurden.

4. Adelbodner Bahnprojekte

In Adelboden sah man, bald nachdem die Spiez–Frutigenbahn ihren Betrieb aufgenommen hatte, dass die Pferdepost zwischen Frutigen und Adelboden dem zunehmenden Verkehr nicht mehr gewachsen war.

So ersuchte man unter Leitung des damaligen Kurarztes Dr. E. Mory um eine Konzession für den Bau einer Bahn nach Frutigen. Die Konzession wurde erteilt, doch scheiterte der Bahnbau an der Unmöglichkeit der Finanzierung. In den Jahren 1912–14 entstand ein Gegenprojekt, welches einen Bahnbau nach Kandersteg mit Durchstich des Lohners vorschlug. Statt in Frutigen hätte Adelboden nach diesem Projekt den Anschluss an die Lötschberglinie in Kandersteg gefunden. Die Gemeindeversammlung beschloss, sich um eine Konzession für

dieses zweite Projekt zu bewerben. Das Eisenbahndepartement verweigerte aber eine zweite Konzession, solange die erste für eine Bahn nach Frutigen noch bestand.

Bewegte Ansprachen fanden statt, keine Partei war bereit nachzugeben, und der beginnende erste Weltkrieg trug dazu bei, dass beide Projekte unausgeführt blieben.

5. Der konzessionierte Automobilverkehr

a) Allgemeines und Frequenzen

Im 2. Jahresbericht (31. 3. 1917) der Genossenschaft Automobilverkehr Frutigen–Adelboden schreibt der Sekretär Dr. E. Mory: «Das zweite Geschäftsjahr bestärkt uns in der Ansicht, dass ein Automobilverkehr zwischen Frutigen und Adelboden die einzige Möglichkeit ist, den Verkehr Adelbodens aufrecht zu erhalten und die Ortschaft als Kurort vor dem vollständigen Krebsgang zu bewahren . . . »

Ich glaube, wir dürfen dieser Ansicht beipflichten, da der Bau einer Bahn verunmöglicht worden war und der Pferdepostbetrieb den Verkehr nicht mehr zu bewältigen vermochte.

So besorgte nun ab 1917 ein regelmässig geführter, konzessionierter Automobilverkehr die Personen-, Güter- und Postbeförderung zwischen Frutigen und Adelboden. In den Anfängen des Betriebes stellte der Winterverkehr ein besonderes Problem dar.

Gewaltige Schneemengen und noch bescheidenes Wagenmaterial führten zu grossen Schwierigkeiten, sodass in den ersten Jahren oft noch der Pferdeschlitten für kurze Zeit das Automobil ersetzen musste.

Die rasche Entwicklung des Automobilverkehrs Frutigen–Adelboden sei an den nachfolgenden Frequenzzahlen verdeutlicht. Da diese Zahlen uns deutlich zeigen, wie empfindlich diese Unternehmung auf Einflüsse wie die Weltwirtschaftskrise der dreissiger Jahre, die Frankenabwertung (günstig!) und den Beginn des 2. Weltkrieges ist, können wir feststellen, dass sie überaus stark, ja eigentlich gänzlich vom Fremdenverkehr abhängig ist. Auch Wetter, politische Lage, Devisenmassnahmen des Auslandes und andere auf den Fremdenverkehr wirkende Faktoren haben Einfluss auf die Frequenz der Unternehmung, was ihre Abhängigkeit vom Tourismus ebenfalls bestätigt. Da aber auch Anwohner die Autolinie benützen, kann man nicht von einer *reinen* Fremdenverkehrsinstanz sprechen, doch machen die Touristen weitaus den grössten Teil der Frequenz aus.

Automobilverkehr Frutigen–Adelboden

Beförderte Personen:

Jahr:

1917	9 305	1937	61 353
1920	24 279	1938	61 198
1929	46 889	1939	55 500
1930	43 793	1940	56 900
1932	35 874	1945	99 500
1933	46 268	1952	165 000
1935	53 545	1956	181 500
1936	58 728	1958/59	204 700

b) Die Finanzierung

Die Finanzierung der Unternehmung im Jahre 1917 wurde ermöglicht:

1. Durch die Stammeinlagen der Genossenschafter
(ca. Fr. 45 000.–).
2. Durch Bankkredite.
3. Durch diverse Geldgeber.

Am Ende des 5. Geschäftsjahres war es der Unternehmung möglich, neben Amortisationen, Speisung des Reservefonds und Verzinsungen, erstmals eine Dividende von 5 Prozent auszubezahlen. Das Genossenschaftskapital hatte sich auf Fr. 85 800.– erhöht.

Im Jahre 1941 wurde die Genossenschaft in eine Aktiengesellschaft umgewandelt und das Aktienkapital betrug Fr. 171 600.–. Im Jahre 1951 erfolgte eine Erhöhung des Aktienkapitals auf Fr. 550 000.– (Finanzierung des neuen Autobahnhofes).

Da die Unternehmung stets einen ansehnlichen Betriebsüberschuss erzielt, ist es ihr möglich, regelmässig eine Dividende auszubezahlen und Beiträge zur Förderung des Ortes auszurichten.

Mit einem Wagenpark (1952) von 11 Cars, 2 Lastwagen, 2 Tourenwagen, 1 Personenanhänger, 8 Postanhänger, 1 Jeep und 1 Dodge-Geländewagen ist der Betrieb der Auto AG heute ein recht ansehnlicher, besonders wenn man die gewaltigen Leistungen betrachtet, welche diese Unternehmung gerade in der Hochsaison vollbringt.

Adelboden hat bis heute seine von Natur aus schlechte Verkehrslage durch geeignete Massnahmen und Einrichtungen stark verbessert, so-

dass der Anschluss auch an die internationalen Linien hergestellt ist. Die Verkehrslage Adelbodens, im Gegensatz zu Orten wie z. B. Meiringen, welches schon im Mittelalter einen regen Verkehr aufweisen konnte, hat *nichts* zur *Einführung* des Fremdenverkehrs im Orte selbst beigetragen. Andere Faktoren waren und sind es, welche Gäste ins Engstlital brachten; ich werde auf diese in einem besonderen Kapitel zurückkommen.

(*Fortsetzung folgt*)

Natur- und Heimatschutz 1959

Aus den fast dreistündigen Verhandlungen des Natur- und Heimatschutzverbandes Adelboden ging eindeutig hervor, wie lebensnah und notwendig richtig verstandener Schutz unserer Bergheimat ist.

Immer wieder steht vor uns —, neben anderen —, die eine Aufgabe: Erhaltung eines würdigen Dorf- und Landschaftsbildes. Da gilt es, gegen unpassende Neu-, Um- und Anbauten Stellung zu nehmen, gelegentlich auch durch Beiträge die bessere Lösung finanzieren zu helfen. Es sei hier dankend festgestellt, dass wir nach wie vor bei den Baumeistern wie bei Baukommission und Gemeinderat auf ein erfreuliches Verständnis zählen dürfen.

Glücklicherweise sind wir frühzeitig zur Einsicht gelangt, dass wir die praktischen Notwendigkeiten unseres Kurortes nicht bekämpfen, wohl aber eine möglichst naturfreundliche Lösung technischer Anlagen erstreben müssen —.

Ob es in absehbarer Zeit zum Abbruch der teilweise zerfallenden, so genannten «Himalaja»-Bauten beim «Hüreli» kommen wird, wissen wir heute noch nicht.

Wer hätte in der guten alten Zeit, als man ein Handwägeli, eine Stossbenne oder Rederbenne voll «Küder» ungestraft dem rauschen den Bach anvertrauen durfte, daran gedacht, dass uns heutzutage die Kehrichtfrage in steigendem Masse plagen würde? Der öffentliche Kehrichtablagerungsplatz am Bonderlensträsschen bietet einen höchst fragwürdigen Anblick und belästigt Vorübergehende und Anwohner durch seinen Gestank, ja er kann sogar einem benachbarten Hausbesitzer seine Mieter vertreiben. Dass es unserer Polizeibehörde nicht am guten Willen fehlt, hier Abhilfe zu schaffen, steht ausser Zweifel. Wo aber lässt sich ein passender Platz finden? Oder sollen die