

Zeitschrift: Adelbodmer Heimatbrief
Band: 29 (1969)

Artikel: Braucht Adelboden eine Eisenbahn, und welche? : Altes Protokoll
Autor: Aellig, G.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1063308>

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: 15.02.2026

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

Rückblick auf die Frage:

Braucht Adelboden eine Eisenbahn, und welche?

Während heute der zunehmende Motorverkehr die Gemeinde vor grosse Aufgaben stellt, wurde in den Jahren 1912 und 1913 die Frage einer Bahnverbindung mit Frutigen oder Kandersteg (Lonner-Tunnel) eifrig besprochen.

Der natürliche Zugang von Frutigen war sicher anfänglich recht einleuchtend. Doch gewann das Projekt eines Lonner-Tunnels mit Fortsetzung des Bähnchens übers Hahnenmoos nach der Lenk immer mehr Anhänger, da man auf vermehrten Zustrom von Gästen aus dem Süden hoffte.

Der Ausbruch des Ersten Weltkrieges bereitete dann allen Eisenbahnplänen ein jähes Ende.

Gemeindeversammlung 15. Juni 1912

Obschon diese Frage seit langer Zeit pendent ist, hat solche die Gemeinde bis dahin nicht beschäftigt, weil nur *ein* Konzessionsgesuch vorhanden war, dessen Begutachtung jeweilen der Gemeinderat besorgte.

Es ist nun ein anderes *Konzessionsgesuch* eingereicht worden, welches zur Vernehmlassung gelangte. Die Vernehmlassung zu diesem Gesuch wurde vom Gemeinderat in gleicher Weise wie von Kandersteg ausgesprochen, dass man dagegen keine Einwände zu machen habe.

Mit dieser Stellungnahme war das aus Bürgern von Adelboden ge-

bildete Initiativkomitee, an welches inzwischen die Konzession Frutigen—Adelboden übergegangen war, nicht einverstanden.

Mit Chargé vom 5. Juni 1912 stellte dasselbe den Antrag, es möchte die Angelegenheit zum definitiven Entscheid der heutigen Gemeindeversammlung unterbreitet werden.

Diesem Wunsche wurde, obschon nicht gerade eine Pflicht vorlag, entsprochen.

Es liegen nun heute zur Behandlung vor die folgenden *Anträge*:

1. Des *Initiativkomitees für die Konzession Frutigen—Adelboden*, begründet namens derselben durch Dr. Mory:

«Die Einwohnergemeinde Adelboden begrüsst das Projekt einer Bahnverbindung Frutigen—Adelboden gemäss der am 12. Mai 1912 verlängerten Konzession.

Das Projekt Rothpletz einer Verbindung Kandersteg—Adelboden mittels Lonner-Tunnel, wird als den Interessen Adelbodens zuwiderlaufend energisch abgelehnt. Der Gemeinderat erhält Auftrag, in diesem Sinne seine Begutachtung des Rothpletschen Konzessionsgesuches abzugeben.»

2. Des Gemeindepräsidenten, welcher gewissermassen die Stellung des Gemeinderates vertritt, obschon er darauf aufmerksam macht, hiezu nicht speziell beauftragt zu sein, ebenfalls unter einlässlicher Begründung:

«Die Einwohnergemeinde Adelboden gibt einer Bahnverbindung Frutigen—Adelboden gegenüber einer solchen Kandersteg—Adelboden entschieden den Vorzug. Sollte jedoch die Finanzierung des ersten Projektes bis zum Ablauf der letzterteilten Frist nicht gelingen, so wird dann auch das neue Projekt begrüsst. Lieber diese Bahn, als in absehbarer Zeit gar keine!»

In der Diskussion werden beide Anträge unterstützt. Der erstere speziell vom Gemeinderat und Hotelier Zurbuchen und der letztere vom Hotelier Emil Gurtner, welcher schliesslich, da sich der Gemeindepräsident nicht für antragsberechtigt hält, als Antragsteller auftritt. Herr Dr. Mory gibt noch zu Protokoll, dass er im Falle der Annahme des Vermittlungsantrages des Gemeindepräsidenten sich hinsichtlich der daraus entstehenden Folgen und Konsequenzen alle Rechte verwahre.

Zur Abstimmung gelangen nun, da Herr Dr. Schär einen Verschiebungsantrag fallen liess und der vom Gemeindepräsidenten auf Herrn Gurtner übergegangene Antrag durch Ausschaltung der Worte: «Bis zum Ablauf der letzterteilten Konzessionsfrist» modifiziert worden ist, der Antrag des Initiativkomitees, vertreten durch Herrn Dr. Mory und der Antrag des Gemeindepräsidenten, vertreten durch Herrn Gurtner.

Form der Abstimmung: Die Abstimmung soll geheim vorgenommen werden. — *Ergebnis der Abstimmung:*

Ausgeteilte Stimmzettel	109
Eingelangte Stimmzettel	109
Für den Antrag Frutigen—Adelboden	90
Für den Antrag Kandersteg—Adelboden	16
Ungültig und leer	3

Ausserordentliche Versammlung der Einwohnergemeinde, Freitag, den 10. Oktober 1913, in der Kirche. Anwesende Stimmberchtigte 354. Das Protokoll wird abgelesen und genehmigt. Eine zweite Ausschreibung der Schulstellen im Ausserschwand wird abgelehnt. Eine Abmachung betreffend Unterhalt des Hahnenmoosweges wird genehmigt. Eisenbahnfrage: Gestützt auf ein von 76 Bürgern eingereichtes Initiativbegehren, wurde die heutige Versammlung zur Besprechung der Eisenbahnfrage angeordnet. Veranlasst wurde diese Bewegung durch ein von

Oberingenieur Rothpletz neuerdings eingereichtes Konzessionsgesuch für die Lonner-Bahn.

In einer Eingabe an den Bundesrat hat der Gemeinderat vorausgehend die Einräumung einer angemessenen Frist zur Einholung der Vernehmlassung der Gemeinde nachgesucht, damit solche Gelegenheit erhalte, sich über beide Projekte auszusprechen und die vorberatenden Behörden zum Studium der Akten die nötige Zeit gewinnen können.

Der Bundesrat hat die Frist bis 15. November erteilt und gleichzeitig gewünscht, es seien ihm die Entschliessungen bezüglich der beiden Projekte zur Kenntnis zu bringen.

Der Präsident teilt mit, dass er beauftragt worden sei, die Vorfrage aufzuwerfen, ob nicht die Konzessionsbewerber den Austritt zu nehmen haben. Nach seiner Ansicht falle hier einzig der Konzessionär der Frutigen—Adelboden-Bahn in Betracht, derjenige der Kandersteg—Adelboden—Kandersteg-Bahn sei nicht anwesend. In der hierüber eröffneten Diskussion demonstriert Dr. Mory gegen die Ausweisung.

Schliesslich verständigen sich die Vertreter der beiden Parteien dahin, die Gemeinde entscheiden zu lassen, ob entweder alle Beteiligten bleiben sollen oder aber alle die Versammlung zu verlassen haben.

Die Abstimmung soll geheim vorgenommen werden.

Ergebnis der Abstimmung:

Alle beiwohnen (Ja)	224
Alle abtreten (Nein)	113
Ungültig und leer	8

Der Präsident eröffnet die Diskussion und erteilt dem Gemeinderat M. Zurbuchen als Berichterstatter der vorberatenden Behörde, bzw. als Mitglied der vom Gemeinderat zur Prüfung des Aktenmaterials ausgeschossenen Kommission das Wort, welcher sich in prägnanter Form und in Uebereinstimmung mit den übrigen Mitgliedern der Kommis-

sion seiner Aufgabe entledigt und festlegt, dass die in der Botschaft des Bundesrates vom Frühling 1913 vorgesehenen Tarife der F.—A.-Bahn allerdings diejenigen der K.—A.-Bahn bedeutend überstiegen haben, nach den aber seither gemachten Propositionen behauptete die K.—A.-Bahn den Rekord nur mehr, soweit es den Südverkehr betreffe.

Im weiteren Verlaufe der Diskussion melden sich in der Hauptsache nur die Konzessionäre oder die Vertreter der beidseitigen Initiativkomitees zum Wort. Es sprechen für die Konzession der F.—A.-Bahn Dr. E. Mory und M. Zurbuchen, für diejenige der K.—A.-Bahn Oberlehrer David Spori, die Lehrer Chr. Aellig sen. und jun. und Hotelier Fr. Schärz.

Ausser diesen Votanten ergreift auch Dr. Schär das Wort, indem er aufmerksam macht, dass er früher ein warmer Befürworter der direkten Verbindung gewesen sei, jetzt aber zur Ueberzeugung gelangen musste, dass das Lonner-Projekt viel für sich habe. Immerhin halte er die Sache für heute zu wenig abgeklärt, um zu einem Entscheide reif zu sein, und er verlange daher, es möchte vorausgehend eine Expertise veranlasst werden, welchem Projekt in bautechnischer und volkswirtschaftlicher Beziehung der Vorzug zu geben sei.

Der Präsident beleuchtet in einem längern Vortrag die beiden Projekte, nachdem er einleitend bemerkt hatte, dass er kraft seines Amtsgelübdes und der reglementarischen Kompetenz es als seine Pflicht erachte, seiner Ansicht ebenfalls Ausdruck zu geben. Er stelle sich namentlich auf den Boden, dass die Gemeinde bei einem Entscheide einzig ihre eigenen Interessen, nicht etwa diejenigen anderer, im Auge behalten müsse. — Bei Gegenüberstellung der Vor- und Nachteile der beidseitigen Projekte müsse man dem Projekt der K.—A.-Bahn den Vorrang einräumen.

Gemeinderat M. Zurbuchen repliziert noch auf das Votum des Präsidenten und bekämpft den Antrag des Dr. Schär als überflüssig, da in

Eisenbahnsachen versierte Autoritäten wie Nationalrat Bühler, unbedingt der direkten Linie Frutigen—Adelboden den Vorzug geben, was als fachmännische Begutachtung genüge. Dr. v. Stürler möchte den Antrag Dr. Schär erst nach gefällter Entscheidung behandeln, und ein von Fr. Germann, Hirzboden, gestellter Antrag, die Empfehlung der einen oder anderen Konzession an gewisse Bedingungen zu knüpfen, konnte nicht festgehalten werden und ist übrigens in den zur Diskussion liegenden Anträgen enthalten.

Zur Diskussion liegen die folgenden Anträge vor:

1. Die Erteilung der Konzession, sei es dass das eine oder andere Projekt von der Gemeinde bevorzugt werde, an die nachfolgenden Bedingungen geknüpft werden möchte:

I. Personentarife	Normaltarif	Einheimische
Einfache Fahrt II. Klasse	6.40	4.30
Einfache Fahrt III. Klasse	4.35	2.85
Hin- und Rückfahrt II. Klasse	9.80	6.90
Hin- und Rückfahrt III. Klasse	6.50	4.30

II. Gütertarife	Höchster Tarif	Niedrigster Tarif
Stückgut	1.95	
Wagenladungen, Spezialtarif III B		—.82

III. Anschlüsse: Mindestens 8 Züge in jeder Richtung mit möglichst geringen Wartezeiten an der Anschlusslinie.

IV. *Stationen*: Station mit Rampe in der Moosweid, bzw. bei der Hauserlenbrücke und Haltestelle in der Schützenmatte.

V. Bahnhofsanlage: Der Bahnhof soll so nahe beim Dorfe angelegt werden, dass zwischen dem erstern und der bestehenden Häuserreihe keine Bauten erstellt werden können.

VI. Subventionen: Allfällige Gemeindesubventionen werden hiermit von vornherein abgelehnt.

VII. Konzessionsfrist: Dieselbe wird festgesetzt auf 3 Jahre vom Tage der Konzessionserteilung an. Wenn dann ein Finanzausweis nicht vorliegt, soll die Gemeinde von neuem bezüglichen Beschluss fassen können.

VIII. Durch diese Beschlüsse werden alle früheren Beschlüsse der Gemeinde und des Gemeinderates, die auf Erteilung einer Eisenbahnkonzession Bezug haben, aufgehoben.

Dr. Mory stellt das Begehr, es sei Art. 8 der Bedingungen zu streichen, zieht aber, nachdem daran festgehalten wird, dasselbe zurück. Dagegen wird eine Ergänzung zu Ziffer 4 von Vizeobmann Stephan Lauber, dass im Interesse der Bäuert Boden bei der Schützenmatte statt bloss eine Haltestelle, eine Station vorgesehen werden solle, angenommen. Nach Schluss der Diskussion wird zur Abstimmung geschritten.

Ergebnis:

Ausgeteilte Stimmzettel	322
Eingelangte Stimmzettel	310
Ungültig oder leer	4

Es votieren: Für die direkte Linie Frutigen—Adelboden 137, für das Projekt Kandersteg—Adelboden 169.

Schluss

Der Präsident schliesst die Versammlung unter Verdankung für das Ausharren während der 5stündigen Tagung und für die sachliche, ziemlich leidenschaftlose Behandlung der Geschäfte.

Der Präsident: G. Aellig

Der Sekretär: Aellig

Gemeindeschreiber