

Zeitschrift: Adelbodmer Heimatbrief
Herausgeber: Stiftung Dorfarchiv Adelboden
Band: 44 (1986)

Artikel: Das erste Betriebsjahr des Automobilverkehrs
Autor: Neuhaus, Werner
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1062939>

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: 12.01.2026

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

Das erste Betriebsjahr des Automobilverkehrs

«Ds Uto» kommt nach Adelboden

Lange träumte man in Adelboden vom Bau einer Eisenbahn, die den beschwerlichen Weg von Frutigen her erleichtern sollte. Zustande kam aber dann ein Automobilbetrieb, der vom 1. Juli 1917 an funktionierte.

Am 25. Juli 1901 eröffnete die *Spiez-Frutigen-Bahn* (SFB) ihre rund 13½ Kilometer lange Strecke mit dem (alten) Bahnhofgebäude in Frutigen als Endstation. An den Bahnbau hatte Adelboden seinerzeit den stolzen Beitrag von 40'000 Franken bewilligt. Erst 12 Jahre später folgte dann mit der *Lötschberglinie* die Fortsetzung nach Süden. Gleichzeitig wurde der Bahnbetrieb in Frutigen zum neuen Aufnahmegebäude hin verlegt, womit das alte Bahnhofgebäude bereits wieder ausgedient hatte.

Wer indessen nach Adelboden reisen wollte, war auf die *drei* täglich verkehrenden *Postkutschenkurse* angewiesen, welche für die 16 Kilometer lange Strecke bergaufwärts rund drei Stunden und bergabwärts «nur» zwei Stunden benötigten. Da normalerweise ein sechsplätziger *Pavillon-Wagen* eingesetzt war, hatten sich die reiselustigen Passagiere während der Sommersaison im Wartsaal III. Klasse in Frutigen «unmittelbar nach Ankunft der korrespondierenden Bahnzüge» für die Fahrt einzuschreiben. Wie dem damaligen Fahrplan weiter zu entnehmen ist, stellte die Postverwaltung vor dem ersten Weltkrieg bei Bedarf noch dreiplätzig Beiwagen zur Verfügung. Eine muntere Wagenkolonne mag sich da an einzelnen Tagen die schmale und streckenweise ohne Steinbett ausgerüstete Strasse das Engstligental hinaufgezwängt haben. Die dreistündige Postkutschenfahrt war aber namentlich bei schlechtem Wetter und im Winter wohl eher eine Strapaze als ein Vergnügen.

Schwierigkeiten während den Kriegsjahren

Während den Kriegsjahren hatte insbesondere der Güterverkehr unter den Einschränkungen in der Zuteilung von Futtermitteln zu leiden. Da «der Pferdebestand dermassen abnahm bzw. sich qualitativ verringerte» – so meldete besorgt der erste Jahresbericht der Genossenschaft Automobilverkehr Frutigen-Adelboden – soll es vorgekommen sein, «dass nicht einmal die nötigen Lebensmittel und Verbrauchsartikel in nützlicher Frist auf der 16 Kilometer langen Strasse herangeschafft werden konnten. Es kam vor, dass Kohlen und andere Sendungen Monate lang auf dem Bahnhofareal in Frutigen liegen bleiben mussten und sich dort nicht verbesserten und nicht vermehrten.» Auf die Führung sogenannter Beiwagen musste ganz verzichtet werden.

Auch dem *Fremdenverkehr* waren die ungenügenden Strassenverhältnisse kaum förderlich. So meinte der Adelbodmer Arzt und Begründer des Verkehrsvereins, Dr. Emil Mory:

Adelboden ist der einzige nennenswerte Kurort des Berner-Oberlandes, dem eine Eisenbahnverbindung fehlt. Die Zeiten sind aber vorbei, wo solche Weltabgeschiedene Orte mit Vorliebe aufgesucht werden, um fern von allem städtischem Treiben die erwünschte Ruhe zu genießen. Viele wollen neben der kräftigenden Bergesluft und den Naturschönheiten noch in einen eigentlichen Fremdenverkehrskreis hereinkommen und es muß „etwas los sein“, sonst langweilt man sich. Andere schicken ihre Frauen und Kinder für einige Wochen ins Gebirge zur Erholung, sie wollen sie aber in einem Orte haben, wo sie rasch und leicht zu erreichen sind und so wird eher ein Ort gewählt, der an der Bahn liegt. Die Sportsleute der Städte wollen den Sonntag über in die Stigelände und bevorzugen auch Orte, die an der Bahn liegen.

Die Bahnträume zerschlagen sich

Wie im Adelbodmer Heimatbrief Nr. 41 nachzulesen ist, waren die Bemühungen um eine Eisenbahnlinie lange blockiert, da die Befürworter einer *Talbahn Frutigen-Adelboden* mit jenen eines *Lohnerdurchstichs* (mit Anschluss in Kandersteg) in den Haaren lagen. Der Ausbruch des ersten Weltkrieges vereitelte dann weitere Schritte, doch meinte dazu in blumiger Sprache Dr. E. Mory: «Vielleicht ist dieser Misserfolg doch noch ein Glück zu nennen, denn die Bahn wäre in Kriegszeiten so wenig lebensfähig gewesen wie so viele andere im Schweizerland, und das neugeborene Kindlein hätte schon in den Windeln an Lebensschwäche erliegen müssen».

Im Herbst 1916 untersuchte daher ein «*Initiativcomitee*» folgende beiden Fragen:

1. Unter welchen technischen Voraussetzungen kann die (damals noch für jeglichen Autoverkehr gesperrte) Strasse geöffnet werden?
2. Wie kann das notwendige Geld für einen Autobusbetrieb Frutigen-Adelboden beschafft werden?

«Die Sache war nicht leicht, da wir hier oben keine Fachleute sind und das Comite aus lauter Laien bestand» – so Dr. Mory weiter im Jahresbericht der Automobil-Genossenschaft .

Probefahrten mit einem von der Firma Saurer in Arbon gemieteten «3 Tonnenwagen» ergaben, dass die schmale Strasse auch (mit damals)

«grossen» Motorfahrzeugen befahren werden könne. Der schlechte Strassenzustand verlange aber eine *gute Bereifung* der Fahrzeuge. Leichter zu lösen war dank dem Einsatz der Banken in Frutigen, Aeschi, Interlaken und Thun die Finanzierung.

Gründung der Genossenschaft «Automobil-Verkehr Frutigen-Adelboden»

Am 2. Februar 1917 versammelten sich dann im «Viktoria» in Adelboden fünfzehn «zur Tat entschlossene» Einheimische, um den Statutenentwurf zu beraten. Bereits am 20. Februar 1917 konnte (wiederum im «Viktoria») die Genossenschaft gegründet werden; anwesend waren 34 Genossenschafter mit 96 Stimmen. Den Vorstand bildeten – wie dem bei R. Egger, Sohn, in Frutigen gedruckten Jahresbericht 1917/18 zu entnehmen ist – folgende Herren:

Grossrat Gilgian Aellig, Hotel Alpenruhe, Adelboden (Präsident)
Dr. Emil Mory, Arzt, Adelboden (Sekretär)
R. Studer, Posthalter, Adelboden (Kassier)
Emil Brechtbühl, Hotelier im «Hôtel Viktoria», Adelboden
A. Bütikofer, Amtsnotar, Frutigen
Johann Oester, Handelsmann (Tuchhandlung), Adelboden
Samuel Pieren, Bäcker und Amtsrichter, Adelboden
Hans Seewer, Hotelier im «Grand Hôtel Kurhaus», Adelboden

Das Genossenschaftskapital von 46'000 Franken ermöglichte die Bestellung eines *3½-Tonnen-Lastwagens* und eines vollgummibereiften *18-plätzig*en Omnibusses bei der Firma Saurer in Arbon.

Ein «Steuerzeddel» flattert ins Haus

Neben dem Anzapfen von regionalen Finanzquellen versuchte die Genossenschaft auch, vom *Kanton Bern* einen «bescheidenen Zuschuss» zu erhalten. Doch weit gefehlt – anstelle einer Subvention traf aus Bern ein «Steuerzeddel» ein mit der Bemerkung, dass neben der normalen Besteuerung der Genossenschaft auch eine *jährliche Taxe von 1600 Franken* für die Benützung der Staatsstrasse mit Motorfahrzeugen geschuldet sei. Der Geschäftsbericht erwähnt dazu, andere Kantone seien da viel generöser; der Kanton Aargau etwa unterstütze die Automobilgesellschaft Zofingen-Aarburg mit einer jährlichen Subvention von 3000 Franken, während der Kanton Luzern sich gar mit 150'000 Franken am Anteil-scheinkapital der Automobillinie Willisau-Grosswangen beteiligen wolle. «Nous sommes de Berne» soll es früher geheissen haben – das meinte dazu Dr. Mory trocken.

Da die mit den Karossierungsarbeiten beauftragte Waggonfabrik Schlieren den Lieferungstermin für die beiden bestellten Wagen nicht einhalten konnte, wurde am 13. April 1917 der regelmässige *Lastwagenbetrieb* mit

Kraftwagen-Konzession



Das Schweizerische Postdepartement auf Antrag der Oberpostdirektion

erteilt hiermit,

gestützt auf die Kraftwagenverordnung vom 8. Februar 1916 für die
Dauer von zehn Jahren, das heisst bis zum 1. Juli 1927

an die Genossenschaft

„Automobilverkehr Frutigen-Adelboden“

die Bewilligung

zur regelmässigen und periodischen Beförderung von Personen und
deren Gepäck mittelst Kraftwagen zwischen

Frutigen

und Adelboden

Die vorläufig für zehn Jahre erteilte «Kraftwagen-Konzession» für die Linie Frutigen-Adelboden (Bild: Schweiz. PTT-Museum)

einem gemieteten Fahrzeug aufgenommen. Am 5. Mai 1917 traf dann der gewünschte Lastwagen ein, doch wurde dieser vorerst mit einem wasserdichten Segeltuchverdeck notdürftig für den Einsatz im Personenverkehr eingerichtet, damit auf den 1. Juli 1917 der Automobilverkehr auch für Personen aufgenommen werden konnte. Erst am 3. August 1917 traf dann der Omnibus mit 13 Sitz- und 5 bis 6 Stehplätzen ein.

Waren anno 1913 – also im letzten Vorkriegsjahr – mit der Postkutsche jährlich ungefähr 13'000 Personen befördert worden, sank diese Zahl ein Jahr später auf 7'000 und 1915 gar auf 4'000 Personen. Demgegenüber

konnten bereits während den ersten drei Betriebsmonaten (Juli bis September 1917) über 5'000 Passagiere mit dem Automobil befördert werden, wobei der 18-plätzig Omnibus an einzelnen Tagen richtiggehend überlastet war. Die Anschaffung eines *zweiten Fahrzeuges* für den Personentransport war daher nicht mehr lange zu umgehen. Probleme gab es aber auch noch mit den beiden *bisherigen Kutschern*, die noch eine «Entschädigung für plötzlich entgangenen Verdienst» forderten und telegrafisch bei der Oberpostdirektion Bern anfragten, was sie nun mit den Pferden anfangen sollten.

Enorm gestiegene Benzinpreise

Neben dem schlechten Strassenzustand machten der Genossenschaft auch die enorm gestiegenen *Benzinpreise* zu schaffen. Hatte sich der Kilopreis zunächst von «32 Cts. auf 65 Cts.» im Sommer 1917 verdoppelt, so kletterte er im September des gleichen Jahres bereits auf 165 Rappen. «Mit der Preiserhöhung des Benzins gieng dessen Qualität nicht etwa in die Höhe, sondern rückwärts, was wiederum einen Mehrkonsum bedingt».

«Ein weiteres schwarzes Blatt unseres Betriebes und unserer Existenzsichten ist der *Winterbetrieb*» meinte weiter der Berichterstatter. Da Adelsboden bereits 1901 die Wintersaison eingeführt hatte, musste der Autobusbetrieb selbstverständlich ebenfalls ganzjährig durchgeführt werden. Das Problem erläutert der Sekretär der Automobilgenossenschaft in amüsanten Weise wie folgt:

Ein Wigbold von Postpferdehalter schmückte seine letzte Postkarre die er am Tage vor der Betriebseröffnung des Postautomobils nach Adelsboden führte mit einem wehmütigen Abschieds-Vers auf sein Vehikel, der den prophetischen wenn auch holperigen Schlussreim enthielt: „Im Winter aber bei Eis und Schnee — dann ohweh.“ —

Der dichterische Pferdelenker hatte nicht so unrecht, denn während unseres ersten Winterbetriebes mussten wir mehrere Male sagen: „O weh“ und die Aktien der Kutscher stiegen. Ob die Aufrechterhaltung des Betriebes im Winter möglich sei oder nicht, hatten wir allerdings schon vor der Gründung der Genossenschaft reiflich erwogen. Hier einen Entscheid zu treffen, war insofern schwierig als eben bis jetzt nirgends ein Automobilkurs existiert, der eine Ortschaft, welche 1400 M. ü. M. gelegen ist und auf eine Strecke von 16 Km. eine Höhendifferenz von 600 Meter zu bewältigen hat. So fehlten uns tat-

fächlich alle Unterlagen der Erfahrung. Die Automobilgesellschaft Seiden-Rheineck, welche einigermaßen ähnliche geographische Verhältnisse aufweist und seit 10 Jahren den Winterbetrieb aufrecht erhält, wurde besichtigt und dort lernten wir die Einrichtung der sog. Klinglerräder kennen, mit welchen Seiden den Winterbetrieb bis auf minime Störungen aufrecht zu erhalten im Stande ist.

Da Adelboden und Frutigen sich wenig um die in Artikel 12 des damaligen bernischen Strassenpolizeigesetzes verankerte Pflicht kümmerten, «auf ihrem Gebiet das Öffnen der Fahrbahn in ihren Kosten in sämtlichen öffentlichen Strassen, welche dem Verkehr auch im Winter geöffnet sind, zu besorgen», musste die Genossenschaft selber einen Schneepflug anschaffen.

«Staatsschaufel» contra «Schneeschnutze»

Als aber die «Schneeschnutze» erstmals in Aktion trat, protestierten die Frutigkutscher heftig, da sie ihre Schieferfahren nicht mehr mit dem Schlitten ausführen konnten. Der Staatswegmeister in Frutigen bedrohte gar die Arbeiter der Genossenschaft mit seiner «Staatsschaufel» und schüttete eigenhändig die mühsam geöffnete Fahrbahn wieder mit Schnee zu!

Wie das «böse Kapitel der Chauffeure» aussah, umschreibt der Adelbodmer Arzt Dr. Mory wie folgt:

Solche gibt es fast mehr als Versicherungsagenten, aber leider auch verschiedener Art. Wenn einer 3 Wochen in einer sog. „Chauffeurschule“ das „Fahren“ gelernt, so gibt er sich als Chauffeur aus und am ersten Tag seiner Anstellung fährt er in einen Straßenhaag oder caramboliert mit dem ersten Kutscher der ihm begegnet. Einer glaubt mit „fixem“ Fahren zu imponieren, obwohl er instruiert ist, nicht rasch aber sicher zu fahren, ein anderer kennt den Wagen nicht, weil er in der Chauffeurschule ein anderes System „geritten“ hat, ein dritter meint, wenn er seinen Kurs abgefahren und den Möbelwagen in die Garage gestellt, sei seine Arbeit geleistet und die Karre könne sich selbst nachsehen und erhalten; Benzin, Fett und Ölverbrauch ist vielen eine nebensächliche Angelegenheit, das bezahlt ja das Geschäft.

Lawinen und Hochwasser setzen dem Autoverkehr zu

Während der Betrieb einigermaßen unfallfrei über die Bühne ging, schlug die sogenannte «höhere Gewalt» gleich mehrmals zu:

608		6-plätziger Wagen. Beiwagen für 3 Reisende.										
Höhe	km.	fare ^M		II	IV	VI				I	III	V
781			...	8 15	1 15	4 50	ab { Frutigen } Station 110 an Postbären " Achseten " an Adelboden . . . ab		7 50	1 30	5 45	...
806	0.0		...	8 35	1 25	5 10			7 40	1 20	5 35	...
1118	8.3	1. 70	...	10 15	2 55	6 40			6 30	12 10	4 25	...
1356	16.1	3. 25	...	11 25	4 15	8 00			5 50	11 30	3 45	...

Vom 15. Juni bis 15. September beginnen der Passagiereinschrieb und die Gepäckannahme
in Frutigen unmittelbar nach Ankunft der korrespondierenden Bahnzüge im Bahnhof-
Wartsaal III. Klasse.

Noch im Sommer 1907 wies der Postkutschenfahrplan lediglich drei Kurse je Richtung auf, doch kam später ein vierter Kurs hinzu. Während den Kriegsjahren wurden anderseits keine Beiwagen mehr angeboten; wenn die sechs Plätze ausgebucht waren, musste man halt auf den nächsten Kurs warten!
(Bild: BLS)

So fegte im Vorsommer 1917 eine Lawine die Galgenbrücke beim Rohrbach weg, drei Wochen später (am 7. Juli 1917) war die Bettbachbrücke an der Reihe, und am folgenden Tag wurden drei weitere Brücken zwischen Ried und Rohrbach vom Hochwasser weggespült. Dank tatkräftiger und rascher militärischer Hilfe konnte der Verkehr «in äusserst kurzer Zeit» wieder hergestellt werden.

Im März 1918 wurde dann die Strasse auf ihrer ganzen Länge an zahlreichen Stellen durch Rutschlawinen unterbrochen; «da es an Händen fehlte zum Ausschaukeln», dauerte die Strassensperre anderthalb Tage. Ein für den Postsachentransport requirierter Schlitten benötigte für die Strecke Frutigen-Adelboden damals ganze elf Stunden.

Während den neun Monaten des ersten Betriebsjahres (Juli 1917 bis März 1918) wurden 9305 Reisende – zum grössten Teil Feriengäste – befördert. Die Bewohner der Ausserbäuerten und der abgelegenen Spissen misstrauten allerdings dem neumödischen Gefährt. So soll eine Frau vom Hirzboden am ersten Betriebstag ihrem Mann voller Schrecken erzählt haben, da stecke wohl der Teufel dahinter, denn eben sei ein Wagen ohne Pferde nach Adelboden gefahren. Also legten halt viele Einheimische den Weg weiterhin auf Schusters Rappen zurück. Immerhin bewältigte nun «ds Uto» die Bergfahrt innert 1¼ Stunden, während die Postkutsche mehr als die doppelte Zeit benötigt hatte.

«Kritik ist leicht, wenn man ein geschliffenes Maul hat – selber machen ist dagegen schwerer» stellt der Berichterstatter schliesslich fest. «Den Einsichtigen besten Dank für ihr Verständnis – den Nörglern ein: Machs besser» heisst es zum Abschluss.

Wie die Genossenschaft später auf elegante Weise zu ihrem dringend benötigten zweiten Omnibus kam, soll in einem weiteren Hiimatbrief geschildert werden.

Werner Neuhaus, Belp



Postabfahrt in Adelboden um 1905 (Bild: Schweiz. PTT-Museum Bern)

Frequenzen und Einnahmen im ersten Betriebsjahr

	Anzahl beförderte Personen	Einnahmen aus dem Personenverkehr in Franken
Juli 1917	1971	5'438.05
August 1917	1918	5'122.50
September 1917	1378	3'419.05
Oktober 1917	908	1'921.80
November 1917	629	1'265.35
Dezember 1917	718	1'701.80
Januar 1918 (Tariferhöhung)	648	2'687.—
Februar 1918	633	2'322.55
März 1918	502	1'449.40
Total	9305	25'327.50

123a. Frutigen-Adelboden (Automobil).											
				Vom 1. Juli 1917 an.							
				Gen. Automobilverkehr in							
				Adelboden.							
2		2		4		6					
▲▲		▲▲		▲▲		▲▲					
...	830	930	240	525	ab	Frutigen	Station III	ab	755	1210	515
...	835	935	245	540	ab	Frutigen	Postbureau	ab	745	1200	505
...	855	950	300	555	ab	Ried (Post)		ab	730	1145	450
...	915	1015	325	620	ab	Achseten (Post)		ab	710	1125	435
...	945	1045	355	650	ab	an Adelboden (Postbureau)		ab	650	1105	410

* Im Juli und August täglich, im September nur an Sonn- und Feiertagen.
 † Vom 1. Oktober bis 30. Juni täglich, im September nur an Werktagen.
 Halt auf Verlangen: Gantengraben, Halten, Rohrbach, Schmitten, Hoher Steg, Niedersten, Hirschen, Märgelbrücke, Schützenbrücke.

Der erste Fahrplan des Automobil-Betriebs Frutigen-Adelboden, gültig ab 1. Juli 1917 (Bild PTT-Bibliothek Bern)

Zeittafel

- 25. 7. 1901 Eröffnung der Spiez-Frutigen-Bahn (SFB)
- 15. 7. 1913 Eröffnung der Strecke Frutigen-Brig der Berner Alpenbahngesellschaft BLS
- 20. 2. 1917 Gründung der Genossenschaft «Automobil-Verkehr Frutigen-Adelboden»
- 13. 4. 1917 Aufnahme des Lastwagenbetriebs mit einem Mietwagen
- 5. 5. 1917 Ablieferung des bestellten 3½-Tonnen-Lastwagens (im Juli 1917 für Personentransporte eingesetzt)
- 30. 6. 1917 Letzter Betriebstag der Postkutsche
- 1. 7. 1917 Der Automobilbetrieb nimmt seine Fahrten auf.

Quellen

Jakob Aellig: 100 Jahre Kurort Adelboden, Adelboden 1973.

Hans Bühler: 50 Jahre Automobilverkehr Frutigen-Adelboden, Spiez 1967.

Jahresbericht der Genossenschaft Automobilverkehr Frutigen-
Adelboden vom 1. März 1917 bis 31. März 1918, Frutigen 1918.

Werner Neuhaus: Als in Adelboden das Eisenbahnfieber herrschte, in: Adelbodner Heimatbrief Nr. 41, Adelboden 1983.