

**Zeitschrift:** Adelbodmer Hiimatbrief  
**Herausgeber:** Stiftung Dorfarchiv Adelboden  
**Band:** - (2014)

**Artikel:** Einblicke in 75 Adelbodmer Hiimatbriefe  
**Autor:** Koller, Toni / Aellig, Jakob  
**Kapitel:** 1983 : Hiimatbrief Nr. 41  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1062753>

### **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>**

*Jakob Aellig war nicht nur ein eifriger Lokalthistoriker – er engagierte sich gesamtschweizerisch zu Naturschutzthemen und war überzeugter Gegner der Atomenergie. Als unweit seines Wohnorts Reigoldswil das AKW-Projekt Kaiseraugst zur Debatte steht, mag er sich er sich auch im Hiimatbrief nicht zurückhalten. Er erinnert daran, wie Adelboden erfolgreich das «Mammutprojekt» der Entschligfall-Nutzung abblockte, und fährt fort:*

## Hütet euch bei Kaiseraugst!

(...) Der gut informierte Leser weiss, dass sich kriegerische und friedliche Nutzung dieser Energieform vermischen und dass der Mensch mit der Atomkernspaltung die Grenze von der erlaubten Naturnutzung zum verbotenen Eingriff in die Urelemente überschritten hat. (...) So masst er sich einen Herrschaftsanspruch zu, der ihm gemäss Bibel wohl kaum erlaubt ist.

*Darauf kritisiert Aellig detailreich die bundesrätlichen Energiebedarfs-Proposen und kommt zum Schluss, dass ...*

... nach einem sorgfältigen und gründlichen Konzept der Umweltschutzorganisationen durch bessere Nutzung der Energiequellen und durch Sparmassnahmen der Energieverbrauch (...) sogar reduziert werden könnte – ohne unseren Wohlstand zu schmälern und Arbeitsplätze zu gefährden. (...) Ja, wer will das denn eigentlich nicht? Wer plädiert für Verschwendung und Vergeudung?

*Am Schluss des denkwürdigen Anti-AKW-Artikels besinnt sich Jakob Aellig darauf zurück, dass er für den Hiimatbrief schreibt – und stellt den Lokalbezug wieder her:*

«Wen ig de säge stopp, su hiit de d'Schiihi nider!», soll Kutscher Gottlieb Studer seine Winterschlittengäste jeweils angewiesen haben. Dieser gute Rat drängt sich auch im Adelboden hinsichtlich Energieverschwendung auf. Jeder soll ihm bekannten Nationalräten die dringende Bitte unterbreiten, er möge ja den Vergeuderpropheten im Bundeshaus und in der Industrie nicht auf den Leim kriechen, wenn die Bedürfnisfrage für das AKW Kaiseraugst vor dem Rat liegt. (...) «Hiit d'Schiihi nider», dass es knirscht bis nach Bern!

*Es war noch zu Postkutschenzeiten, als sich Adelboden auf eine baldige Bahnerschliessung freute: 1907 erhielt das Projekt für eine Bahnlinie Frutigen-Adelboden-Lenk die Bundeskonzession; einige Jahre später präsentierte ein Konkurrent sein Konzessionsgesuch für einen Eisenbahntunnel von Kandersteg nach Adelboden. Auch die Meinung der Adelbodmer Bevölkerung war gefragt: Frutigen-Bahn oder Kandersteg-Bahn?*

## Als in Adelboden das Eisenbahnfieber herrschte

*Mit den hier wiedergegebenen Aufrufen stiegen die gegnerischen Komitees in die entscheidende Gemeindeversammlung vom Oktober 1913. Nach vierstündiger Diskussion bevorzugte das Volk mit 169 gegen 137 Stimmen den Bahntunnel nach Kandersteg. Die Bundesbehörde ihrerseits favorisierte weiterhin ein Bahntrasse von Frutigen her. Schliesslich begrub der Erste Weltkrieg all diese Pläne, und im Sommer 1917 startete die neugegründete Genossenschaft «Automobilverkehr Frutigen-Adelboden» den Busbetrieb.*

### Schlussfolgerungen.

#### Vorteile der Adelboden-Kanderstegbahn.

1. Die Gütertarife, worin die Transportkosten von Frutigen nach Kandersteg inbegriffen sind, sind  
Fr. —. 65 bis Fr. 2. 55 billiger  
als von Frutigen nach Adelboden direkt.
2. Die Personentarife sind  
Fr. —. 15 bis Fr. 6. 90 für Fremde  
und „ —. 00 „ „ 5. 20 „ Einheimische  
niedriger als von Frutigen nach Adelboden direkt.
3. Die Fahrzeit ist vom Norden 15 Minuten und vom Süden 60 Minuten kürzer.
4. Eine Station bei der Margelibrücke erleichtert der ganzen Talschaft von Adelboden den Verkehr mit der Bahn in hohem Masse.
5. Die Haltestelle bei der Schützenmatt sichert den Bewohnern vom „Boden“ einen bequemen Anschluss.
6. Von der Gemeinde wird keine Barsubvention verlangt.
7. Der Anschluss an die Lötschbergbahn wird durch 8 bis 10 Züge in jeder Richtung vermittelt. In der Botschaft der Frutigen-Adelboden-Bahn wurden im Minimum nur 3 Züge vorgesehen.
8. Bei einer Bahnlänge von 10,5 km wird der bekannte Kurort Kandersteg in 18 Minuten erreicht. Die Länge der Bahn von Frutigen nach Adelboden beträgt 18 km und zur Zurücklegung dieser Strecke sind ca. 60 Minuten erforderlich.
9. Den Fremden liegt viel daran, von der Transitlinie aus in möglichst kurzer Zeit an ihr Ziel gelangen zu können.
10. Infolge der kurzen Fahrzeit und durch die direkte Verbindung nach Kandersteg erhalten wir einen viel regeren Verkehr.
11. Die Kandersteg-Adelboden-Bahn ist viel betriebssicherer und leistungsfähiger als eine Bahn von Frutigen nach Adelboden, welche auch, wenn wir an die grossen Unterhaltungskosten unserer Strasse nach Frutigen denken, viel grössere Kosten für die Instandhaltung erfordern wird.
12. Die Lohnerbahn hat nur eine Höhendifferenz von 174 m zu überwinden; die Bahn von Frutigen nach Adelboden muss dagegen 574 m ansteigen. Dass diese grössere Höhendifferenz grössere Transportkosten verursachen wird, ist selbstverständlich; aber nicht so selbstverständlich ist es, dass die Adelbodner diese Mehrkosten tragen sollen, wenn es für sie noch eine andere, bessere Lösung gibt.
13. Und endlich bietet Herr Rothpletz, als erfolgreicher und weitbekannter Ingenieur, der auch in Finanzkreisen hoch angesehen ist und deshalb gute Verbindungen hat, die beste Garantie für die Durchführung seines Projektes.

Mitbürger! Wir legen Euch die Interessen unserer Gemeinde ans Herz. Prüfet! Ihr werdet zum gleichen Resultat kommen wie wir und am 10. Oktober 1913 für das Projekt Adelboden-Kandersteg stimmen, und damit auch unseren Nachkommen einen Denkstein auf alle Zeiten setzen.

Die Initianten.

Mitbürger!

# Auf zur Gemeindeversammlung

 am 10. Oktober! 

Wenn ihr euch nicht an Kandersteg verkaufen wollt,

stimmt für das

## Eisenbahnprojekt Frutigen-Adelboden!

**Gemeinderat** 1. Wer sind die Konzessionsinhaber der Frutigen-Adelboden-Bahn? Es sind: Fritz Allenberg, Hotelier, Robert Allenberg, Landwirt, Chr. Gempeler, Metzger, Gottfried Künzi, Baumeister, Dr. E. Mory, Arzt, J. Schranz, Metzger, H. Seewer, Hotelier und M. Zurbuchen, Hotelier, Gemeinderat.

Jeder Stand ist also vertreten und es bieten uns diese Männer Gewähr, daß sie unsere Interessen besser vertreten als die eventuellen Konzessionäre der Bahn Kandersteg-Adelboden. Die Herren Rothpletz, der Adelboden und seine Bedürfnisse nicht kennt, und Dettelbach in Kandersteg, dem die Interessen Kanderstegs jedenfalls und natürlicherweise näher stehen als diejenigen Adelbodens, oder diejenigen Hoteliers, die vor Zeugen mehrmals sich äußerten: „Was brauchen die ... Bauern im Mufferschwand und im Hirzboden eine Bahn, wir müssen für uns schauen“ (Namen und Zeugen zu Diensten).

2. Wir fahren billiger und schneller von Adelboden direkt nach Frutigen als über Kandersteg. Die Vergleichung der Tarifen, die beim eidgen. Departement verbindlich niedergelegt sind, gibt folgendes Bild:

	fahrpreis III. Klasse	über unsere Bahn	über Kandersteg
Adelboden nach Frutigen, einfache Fahrt:		fr. 2.50	fr. 4.40
Retour-Fahrt:		fr. —	fr. 7.75

Somit fahren die Einheimischen auf unserer Bahn von Adelboden nach Frutigen um fr. 1.90 billiger einfache Fahrt und um 75 Cts. billiger Retour-Fahrt.

3. Über auch unsere Gütertaren sind entgegen den Behauptungen unserer Gegner billigere für alle Waren, die von Norden, also über Frutigen kommen. Wir haben unsere Gütertaren ebenfalls durch verbindliche Erklärung beim eidgen. Eisenbahndepartement folgendermaßen geregelt:

Eilgut 100 Kg. Frutigen-Adelboden fr. 1.65; Stückgut 100 Kg. fr. 0.82; Wagenladung 10,000 Kg. fr. 55.— bis 65.—, während dasselbe über Kandersteg kostet: fr. 3.15, fr. 2.10 und fr. 94.—, so daß wir im Eilgut per 100 Kg. um fr. 1.51, im Stückgut um fr. 1.28 und in der Wagenladung um mindestens fr. 30.— billiger sind.

4. Unser Bahnbetrieb ist ebenso sicher und jedenfalls angenehmer als durch den 6100 Meter langen Tunnel nach Kandersteg.

5. Unsere Bahn kostet mehr wie 2 Millionen weniger als die Bahn nach Kandersteg und wird daher das Unternehmen ein rentableres und solideres werden.

6. Unser Verkehr ist mit Frutigen, dort ist der Amtssitz, dort sind die Märkte, dort haben wir Geschäfte zu erledigen, nicht in Kandersteg.

7. Unsere Fremden kommen zu 90 Prozent und mehr aus dem Norden, nicht aus Italien und nicht aus dem Wallis, ebenso unsere Bedarfsartikel und Nahrungsmittel. Die italienischen Erzeugnisse wie Wein, Orangen, Maccaroni und Polenta beziehen wir nicht direkt, sondern vom Großhändler in Bern, Thun oder Interlaken.

8. Am Bahnbau der offenen Strecke können unsere Arbeiter Geld verdienen, im Tunnel des Hrn. Rothpletz können nur Italiener verwendet werden. Winter und Sommer werden unsere Arbeiter auch nach Betriebsöffnung Arbeit auf der Strecke Frutigen bis Lent zu guten Tagelöhnen finden.

9. Man hat euch vorgeschwatzt, die Millionen für das Rothpletz'sche Projekt liegen bereit auf dem Tisch; an der öffentlichen Versammlung in Adelboden am 28. September 1913 hat aber Herr Rothpletz selbst deutlich erklärt: Es könne zur Zeit keine Rede sein von einer Finanzierung, man müsse warten.

Wir sind weiter als so. Von unserer Finanzgruppe wurde dem eidgen. Departement eine schriftliche Erklärung eingereicht, daß die Bahn Frutigen-Adelboden-Lent finanziert wird, sobald die beiden Konzessionen Frutigen-Adelboden und Lent-Adelboden zusammengefaßt sein werden.

10. Unsere Konzession besteht in Kraft und ist nicht abgelaufen. Herr Rothpletz hat noch gar keine Konzession.

11. Wenn Herr Rothpletz die Bahn finanzieren kann ohne eine Gemeindefubvention, so können wir das auch und legen wir das hiermit auch fest, wie Herr Rothpletz es tat.

12. Hinter unserem Projekt steht das Wohl der Gesamtbevölkerung (Bauernsamen und Gewerbetreibende) hinter dem Projekt Rothpletz steht der Tunnelunternehmer Ingenieur Rothpletz und sein Geschäftsfreund Herr Dettelbach in Kandersteg.

Daher Adelbodner, macht dem Streit ein Ende und stimmt für die natürliche, einfachste Verbindung mit Frutigen. Laßt euch nicht durch allerlei Querczüge und nützliche Vorwände zu einer Verschleppung verleiten. Behörden und Einwohner sind genügend orientiert. Es handelt sich darum, ob ihr selbständig bleiben oder der hintere Winkel von Kandersteg werden wollt.

Das Initiativ-Komitee für Frutigen-Adelboden.