

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 Lokalhistoriker – er engagierte sich gesamt-schweizerisch 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 Entschlighfall-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-Progosen 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 Verschwendug 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 Adelbodenmer 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 Bahntrassée 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 Be-
wohnern 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 Ver-
bindung 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 Unter-
haltungskosten 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 Adelbodenmer 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. Prüft! 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 Ullensbach, Hotelier, Robert Ullensbach, Landwirt, Cht. Gempeler, Meier, Gottfried Künzi, Baumeister, Dr. E. Mory, Arzt, Jaf. Schranz, Meier, h. Seewer, Hotelier und M. Hurburgen, 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 Rothplesz, 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 ~~h~~ ... Bauern im Alpenschwand 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 Tagen, 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: | 4. — | 4. 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 Gütertagen sind entgegen den Behauptungen unserer Gegner billigere für alle Waren, die von Norden, also über Frutigen kommen. Wir haben unsere Gütertagen ebenfalls durch verbindliche Erklärung beim eidgen. Eisenbahndepartement folgendermaßen geregelt:
Eigut 100 Kg. Frutigen-Adelboden fr. 1. 63; 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. —, sodass wir im Eigut 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, Macaroni und Polenta beziehen wir nicht direkt, sondern vom Großhändler in Bern, Thun oder Interlaken.
 8. Im Bahnbau der offenen Strecke können unsere Arbeiter Geld verdienen, im Tunnel des Hrn. Rothplesz können nur Italiener verwendet werden. Winter und Sommer werden unsere Arbeiter auch nach Betriebsöffnung Arbeit auf der Strecke Frutigen bis Lenk zu guten Tagelöhnen finden.
 9. Man hat euch vorgeschwahlt, die Millionen für das Rothplesz'sche Projekt liegen bereit auf dem Tisch; an der öffentlichen Versammlung in Adelboden am 28. September 1913 hat aber Herr Rothplesz selbst deutlich erklärt: Es könne zur Zeit keine Rede sein von einer Finanzierung, man müsse warten.
 10. Unsere Konzession besteht in Kraft und ist nicht abgelaufen. Herr Rothplesz hat noch gar keine Konzession.
 11. Wenn Herr Rothplesz die Bahn finanzieren kann ohne eine Gemeindesubvention, so können wir das auch und legen wir das hiermit auch fest, wie Herr Rothplesz es tat.
 12. Hinter unserem Projekt steht das Wohl der Gesamtbewohner (Bauernjäme und Gewerbetreibende) hinter dem Projekt Rothplesz steht der Tunnelunternehmer Ingenieur Rothplesz und sein Geschäftsfreund Herr Dettelbach in Kandersteg.

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

Das Initiativ-Komitee für Frutigen-Adelboden.