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: 26.11.2025

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

Jakob Aellig war nicht nur ein eifriger Lokalhistoriker – er engagierte sich gesamtschweizerisch zu Naturschutzthemen und war überzeugter Gegner der Atomenergie. Als unweit seines Wohnorts Reigoldswil das AKW-Projekt Kasieraugst 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-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 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 Bahntrassee 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.

- 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.
- Die Fahrzeit ist vom Norden 15 Minuten und vom Süden 60 Minuten kürzer.
- Eine Station bei der Margelibrücke erleichtert der ganzen Talschaft von Adelboden den Verkehr mit der Bahn in hohem Masse.
- Die Haltestelle bei der Schützenmatt sichert den Bewohnern vom "Boden" einen bequemen Anschluss.
- 6. Von der Gemeinde wird keine Barsubvention verlangt.
- 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.
- 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.
- Den Fremden liegt viel daran. von der Transitlinie aus in möglichst kurzer Zeit an ihr Ziel gelangen zu können.

- 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.

Auf zur Gemeindeversammlung

am 10. Oktober!

Wenn ihr euch nicht an Kandersteg verkaufen wollt,

ftimmt für das

Eisenbahnprojekt Frutigen-Adelboden!

1. Wer find die Honzessinhaber der Frutigen-Adelboben-Bahn? Es sind: fris Ullenbach, flotelier, Robert Ullenbach, Candwirt, Chr. Gempeler, Metger, Gottfried Kunzi, Baumeister, Dr. E. Mory, Urzt, Jak. Schranz, Metger, h. Seewer, flotelier und M. Jurbucken, hotelier, Gemahr, daß sie unsere Interessen

Jeder Stand ist also vertreten und es bieten uns diese Manner Gemähr, daß sie unsere Interessen besser vertreten als die eventuellen Konzessionäre der Bahn Kandersteg-Udelboden. Die herren Rothpletz, der Udelboden und seine Bedürsnisse nicht kennt, und Dettelbach in Kandersteg, dem die Interessen Kanderstegz jedenfalls und natürlicherweise nahos stehen als diesenigen Udelbodens, oder diesenigen hotelsers, die vor Zeugen mehrmals sich äusserten: "Was brauchen die ch. . . Bauern im Unsperschwand und im hirzboden eine Bahn, wir müssen für uns schauen. (Namen und Jeugen zu Diensten).

2. Wir sahren billiger und schneller von Udelboden direct nach fruigen als über Kandersteg. Die Dergleichung der Taren, die beim eidzen. Departement verbindlich siedergelegt sind, gibt solgendes Bilde

Jahrpreis III. Klasse über unsere Jahn über Kandersteg Udelboden nach frutigen, einsache Jahrt: "fr. 2. 50 fr. 4. 40 Retour-fahrt: "t. — "4. 75 Somit sahren die Einheimischen auf unserer Bahn von Abelboden nach frutigen um fr. 1. 90 billiger

einfache fahrt und um 75 Cts. billiger Retour-fahrt. 3. Uber auch unfere Gutertagen find entgegen den Behauptungen unferer Gegner billigere für alle Waren, die von Norden, also über grutigen tommen. Wir haben unjere Gutertagen ebenfalls durch verbindliche Erflarung beim eidgen. Eisenbahndepartement folgendermaßen geregelt:

Eilgut 100 Kg. Frutigen-Ubelboden fr. 1.65; Stüdgut 100 Kg. fr. 0.82; Wagenladung 10,000 Kg. fr. 55.— bis 65.—, mahrend dasselbe über Kandersteg kostet: fr. 3.15, fr. 2.10 und fr. 94.—, sodaß wir im Eilgut per 100 Kg. um fr. 1.51, im Stüdgut um fr. 1.28 und in der Wagenladung um mindestens

fr. 30. - billiger find. 4. Unfer Bahnbetrieb ift ebenfo ficher und jedenfalls angenehmer als burch den 6100 Meter langen

Cunnel nach Kandersteg.
5. Unsere Bahn fostet mehr wie 2 Millionen weniger als die Bahn nach Kandersteg und wird baber bas Unternehmen ein rentableres und folideres merden.

6. Unfer Dertebr lit mit grutigen, dort ift ber Umtsfit, bort find die Martte, dort haben mir Gefcafte

ju erledigen, nicht in Kanderfteg. 7. Unsere Fremden tommen ju 90 Prozent und mehr aus dem Norden, nicht aus Italien und nicht aus dem Wallis, ebenso unsere Bedarfsartikel und Nahrungsmittel. Die italienischen Erzeugniffe wie Wein, Orangen, Maccaroni und Polenta beziehen wir nicht direft, sondern vom Großbandler in Bern, Thun oder

Interlaten.

8. Um Bahnbau der offenen Strecke können unsere Arbeiter Geld verdienen, im Tunnel des firn. Rothplet können nur Italiener verwendet werden. Winter und Sommer werden unsere Arbeiter auch nach Betriebseröffnung Arbeit auf der Strecke frutigen bis Kenk zu guten Taglöhnen finden.

9. Man hat euch vorgeschwaht, die Millionen für das Rothpletzsche Projekt liegen bereit auf dem Tisch; an der öffentlichen Dersammlung in Udelboden am 28. September 1913 bat aber herr Rothpletz selbst deutlich erklärt: Es könne zur Zeik keine Rede sein von einer sinanzierung, man musse warten.

Wir sind weiter als so. Don unserer sinanzierung, man musse warten.

Erklärung eingereicht, daß die Bahn frutigen-Udelboden Lenk sinanziert wird, sobald die beiden Konzessionen frutigen-Udelboden und Kenk-Udelboden zusammengetzt ein werden.

10. Unfere Konzeffion befteht in Braft und ift nicht abgelaufen. Herr Rothplet hat noch gar feine Konzeffion.

11. Wenn herr Rothplet die Bahn finangieren fann ohne eine Gemeindesubvention, fo tonnen wir das

auch und legen wir das hiermit auch fest, wie herr Aothplet es tat.

12. hinter unserem Projett sieht das Wohl der Gejamtbevollerung (Bauernfame und Gewerbetreibende) hinter dem Projett Rothplet steht der Cunnelunternehmer Ingenieur Rothplet und sein Geschäftsfreund herr Dettelbach in Kandersteg.

Daber Molbodner, macht dem Streit ein Ende und feimmt fur die naturliche, einfachfte Berbindung mit grutigen. Caft ench nicht durch allerlei Quergilge und nichtige Dormande ju einer Derfchleppung verleiten. Beborden und Einwohner find genitgend orientiert. Es handelt fich darum, ob ihr felbftandig bleiben oder der hintere Winkel von Kanderfteg werden wollt.