

Zeitschrift: Adelbodmer Hiimatbrief
Herausgeber: Stiftung Dorfarchiv Adelboden
Band: 41 (1983)

Artikel: Als in Adelboden das Eisenbahnfieber herrschte
Autor: Neuhaus, Werner
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1062957>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 04.05.2025

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

Süsi: Aber i gfröuwe mig uf die guete Würscht. Gäll, i darf der am nächschte Sunntig och iini bringe?

Melk: O ja, mis guet Süsi, da säge-n ig nät nii.

(D'Chrankeschwester füehrt Hoffnigsbundchind inhi).

Schwester: Da chunnt noch iinischt e Bsuech. Ol isch uch zviel für hüt?

Melk: Nii schier, üüs gfröut das.

Renate (giit zu-n de Bette, git d'Hand): Grüess uch mitenandere. D'Hoffnigsbundchind us em Adelbode wellte-n uch gääre-n es Lied singe, wes noch rächt ischt.

Werner: Ja schier, abba gääre.

Renate: Su chemet zueha, gät de chranke Mane d'Hand, u säget grad gäbig, wie-n er hiisset.

Ds erscht Chind: I bi d'Ingrid T. usem Schuelhuus u han uch da es par Blüemeni usem Schuelgarte.

Ds zweit Chind: Hie we-n och es chllys Meji. I bi ds Edith M. var Fure. I ga-n i ds eerscht Schueljahr zur Frou Wäfler.

Ds dritt Chind: Chrischteli hiisse-n ig, un och im eerschte Schueljahr bin ig.

Werner: So, u jitz wii ber de lose, wie-n di Chind chöne singe.

Renate: Su chemet. *(Sie singe: «Und in dem Schneegebirge»).*

Werner: Das Lied het mer jitz apartig guet gfalle, un i danke-n uch va Härze.

Melk: Un i danke-n och. I han gar nät gwüsst, dass d'Hoffnigsbundchind u d'Blauchrüzmana esoe gäbigi Lüt si. Aber jitz han igs erfahre, u wed du, Werner, nüt dergäge hescht, su chume-n ig grad hüt zuen der i ds Blauchrüz.

Werner: Brav, Melk, es soll gälte. Gi mer d'Hand. U röuwe würds dig sicher nie.

Als in Adelboden das Eisenbahnfieber herrschte

Zwar besitzt Adelboden seit dem Herbst 1951 einen zweckmässigen überdeckten (Auto-)Bahnhof, doch sucht der Tourist hier vergeblich nach einem Eisenbahnzug. Und doch hätte nicht viel gefehlt, und ein Bahnanschluss von Adelboden wäre Wirklichkeit geworden.

Erste schriftliche Quellen über die Idee einer schmalspurigen Eisenbahn von Frutigen nach Adelboden finden sich bereits vor über 75 Jahren; im Herbst

1904 lag nämlich bei der Eisenbahn-Direktion des Eidg. Post- und Eisenbahn-departements ein Konzessionsgesuch des Basler Ingenieurs W. Hetzel vor. Wie dies damals guter Brauch war, legte man das Gesuch samt beigefügten Akten (allgemeiner und technischer Bericht, Kostenvoranschlag, Situationsplan und Längenprofil) den betreffenden Gemeinden «zur gefälligen Vernehmlassung» vor. In Frutigen fand der Gemeinderat, dass er «nichts dagegen einzuwenden» habe. Adelboden liess sich in einem «Verbal» wie folgt vernehmen:

Verbal.

Dem Gemeinderat von Adelboden, ist das Konzessionsgesuch für Erstellung einer Schmalspurbahn Frutigen, Adelboden, mit Dampftrieb in der Sitzung vom 3. Oct. abhän eröffnet worden.

Derselbe hat einstimmig

— erkennt: —

Dass er gegen das Gesuch nichts einzuwenden habe und in Einverständnis mit der Bevölkerung handle, wenn er bei den zuständigen Behörden, die Konzessionserteilung befürworte.

Adelboden, den 19. October 1904,

Im Namen des Gemeinderates:

Der Präsident:

Der Sekretär:

Harri

deceij.



Nach verschiedenen konferenziellen Verhandlungen erteilte dann am 22. Juni 1905 der Nationalrat und tags darauf der Ständerat die Konzession für den Bahnbau. Die mit einer Spurweite von einem Meter zu erstellende Bahn sollte im Sommer mindestens 7 und im Winter 4 Züge pro Richtung führen.

Von Adelboden übers Hahnenmoos in die Lenk?

Lediglich mit einer Eisenbahn von Frutigen nach Adelboden wollten sich die initiativen Leute nicht begnügen; wie wäre es beispielsweise mit einer Verlängerung über den knapp 2000 Meter hohen Hahnenmoospass in die Lenk? Gesagt, getan – am 12. August 1906 erhielt der Regierungsrat des Kantons Bern das Konzessionsgesuch der Herren E. Krähenbühl, J. Wälti und R. Zehnder-Spörri aus Montreux und St. Stephan. Während die Gemeinde Lenk zusätzliche Haltestellen für die Bäuerten Brand und Gutenbrunnen verlangte, wünschte Adelboden für das Trasse von Gilbach-Egg bis ins Dorf eine genauere Überprüfung inbezug auf die Gesteinsverhältnisse. Zudem sollten der einheimischen Bevölkerung gewisse Fahrpreismässigungen eingeräumt werden.

Dieser Wunsch nach «Einheimischen-Tarifen» (heute eine Selbstverständlichkeit bei den Bahnen und Bussen) führte in Bern unten zu ausgiebigen Diskussionen. Das Post- und Eisenbahndepartement lehnte nämlich zunächst solche Vergünstigungen strikte ab, da schliesslich für die Frutigen–Adelboden-Bahn keine solchen Rabatte vorgesehen waren. In den Verhandlungen der eidgenössischen Räte wurde dann aber doch auf die Wünsche der Einheimischen Rücksicht genommen und die Konzession für die Schmalspurbahn von Lenk nach Adelboden vom Ständerat und Nationalrat am 18. bzw. 27. September 1907 erteilt.

Fristverlängerungen am Laufmeter

Die in den Konzessionen festgelegten Fristen zur Einreichung der finanziellen Unterlagen mussten sowohl für die projektierte Frutigen–Adelboden-Bahn, als auch für die Lenk–Adelboden-Bahn mehrmals verlängert werden. Offensichtlich war das benötigte Kleingeld für den Bahnbau doch nicht so leicht zu beschaffen. Schon träumte man aber davon, bald ohne umzusteigen von Frutigen über Adelboden–Lenk–Zweisimmen nach Montreux am Genfersee fahren zu können.

Etwas «Dampf» setzte schliesslich am 30. Juni 1909 der Gemeinderat von Adelboden auf, wurde doch damals in einem Schreiben entweder die Verbreiterung der «vollständig ungenügenden Fahrstrasse» oder aber die Erstellung einer Bahnlinie zwischen Frutigen und Adelboden vehement gefordert.

Eine gewisse Erleichterung dieser Bestrebungen bildete dann die Übertragung der Konzession Frutigen–Adelboden an die Herren F. Allenbach und Dr. Emil Mory (Kurarzt und Begründer des Verkehrsvereins) aus Adelboden.

Eine Konkurrenz aus dem Osten taucht auf

Vermutlich wären die Bestrebungen für eine Eisenbahn von Frutigen nach Adelboden schon bald im Sande verlaufen, hätte sich nicht eine unverhoffte Konkurrenz aus dem Osten gezeigt. Am 21. April 1912 reichte nämlich der beim Bau des Lötschbergtunnels beteiligte Ingenieur F. Rothpletz aus Bern ein Konzessionsgesuch für eine Bahnlinie von Kandersteg nach Adelboden ein. Er schrieb dazu:

«Eine Verbindung des Kurortes Adelboden mit einer bestehenden Bahnlinie ist immer mehr zum Bedürfnis geworden, seit Adelboden in ungeahnter Weise einen so grossen Aufschwung genommen hat. Da Adelboden mehr Winterkurort ist, so muss eine dahin führende Bahn in erster Linie im Winter möglichst sicher betrieben werden können, und es werden deshalb einer Bahn von Frutigen nach Adelboden grosse Kosten für Schneeräumarbeiten erwachsen. Das vorliegende Projekt beseitigt nun diesen Übelstand und schafft eine Bahnlinie, die auch im Winter ohne Schwierigkeiten betrieben werden kann, und deren Unterhalts- und Betriebskosten auf ein Minimum sinken. Ausserdem hat dieses Projekt noch einen andern grossen Vorteil: Es verbindet zwei Kurorte, Kandersteg und Adelboden, miteinander, die sich in vieler Beziehung ergänzen, so dass ein reger Verkehr zwischen den beiden Kurorten während der Saison zu verzeichnen sein wird.»

«Schädigung vitaler Interessen»

Für diese Strecke war ein 6100 Meter langer Tunnel unter dem Lohner vorgesehen, wobei von Anfang an der elektrische Betrieb geplant war. Dieses Bahnprojekt passte begreiflicherweise dem «Initiativ-Comité Frutigen–Adelboden–Lenk-Bahn» nicht ganz in den Kram. So schrieben die Vertreter dieses Komitees am 8. Mai 1912 an die bernische Eisenbahndirektion, dass sie es nicht unterlassen würden, das Zustandekommen einer Linie Kandersteg–Adelboden «im Interesse der Ortschaften Frutigen und Adelboden zu bekämpfen». Die Initianten wiesen später auch darauf hin, dass für die Strecke via Kandersteg ein Umweg von mehr als zehn Kilometern in Kauf zu nehmen wäre. «Solches Unterfangen muss geradezu als eine Schädigung vitaler Interessen unserer Gemeinde und des ganzen Thales bezeichnet werden»,

liessen die Herren F. Allenbach (Präsident) und Dr. Emil Mory (Sekretär) verlauten. So habe die Gemeindeversammlung in Adelboden am 15. Juni 1912 mit 90 zu 16 Stimmen eine Ablehnung des Projektes Rothpletz beschlossen, während in Frutigen am 30. Juni des gleichen Jahres gar eine von über 300 Mann besuchte Versammlung eine Resolution zugunsten der Frutigen–Adelboden-Bahn gefasst habe. Wohl nicht ganz zu Unrecht vermutete man, dass hinter dem Projekt eines Lohnertunnels vor allem jene Unternehmen stünden, die nach dem erfolgreichen Durchstich des Lötschbergtunnels nach einer neuen Beschäftigung Ausschau hielten.

Die Herren Schärz und Gurtner wehren sich

Nachdem der Regierungsrat des Kantons Bern am 29. Oktober 1912 zuhänden der Bundesversammlung beantragt hatte, vorläufig keine Konzession für die Strecke Kandersteg–Adelboden zu erteilen, startete Ingenieur Rothpletz im Sommer 1913 einen erneuten Versuch. Schützenhilfe erhielt er nun gar aus Adelboden. Fritz Schärz vom Hotel Adler erhob nämlich kurzerhand beim Regierungsstatthalteramt in Frutigen Beschwerde dagegen, dass sich der Gemeinderat von Adelboden erneut für die Frutigen–Adelboden-Bahn ausgesprochen habe. Später schloss sich auch Emil Gurtner, Grand Hotel, dem «Initiativkomitee zur Abänderung des Gemeindebeschlusses von Adelboden vom 15. Juni 1912 hinsichtlich des Bahnprojektes Kandersteg–Adelboden» an. Flugs wurde von den Herren Fritz Schärz, Emil Gurtner und Peter Oester (Landwirt und Schiefermacher) eine Unterschriftensammlung veranstaltet, welche die Einberufung einer ausserordentlichen Gemeindeversammlung verlangte. Die erforderlichen 50 Unterschriften waren bald einmal beisammen; unter den Befürwortern einer neuen Gemeindeversammlung finden wir die Herren O. Schmid (Hotel National), Joh. Oester (Negoziant), A. Amschwand (Schreiner), Dr. von Stürler, Ch. Zumkehr (Landwirt), Peter Zenger (Grand Bazar), Joh. Pieren (Schuhgeschäft), H. Eggimann (Handelsmann) und E. Gyger (Photograph).

Da nun der Gemeinderat nicht mehr darum herum kam, zu einer ausserordentlichen Gemeindeversammlung einzuladen, setzte auch schon das Seilziehen um die beiden konkurrierenden Bahnprojekte ein. Ingenieur Rothpletz suchte sich bereits Mitte August 1913 Sympathien (und Stimmen) zu verschaffen, indem er für die einheimische Bevölkerung Billette «einfach für retour» versprach. Später erklärte er sich bereit, die Haltestelle Margelibrücke mit Rücksicht auf die «Alpenwirtschaft des Tales» zu einer veritablen Station auszubauen, bei der auch Vieh und Güter spedierte werden konnten.

Eine «Gegenpetition» lässt nicht lange auf sich warten

Nun mussten auch die Befürworter der Frutigen–Adelboden-Bahn «in die Hosen». Flugs waren auch für dieses Projekt 148 Unterschriften beisammen. In der Begründung wurde aufgeführt, ein Bahnprojekt Kandersteg–Adelboden würde die Aussenbäuerten, namentlich die Bäuert Hirzboden, ganz vom Verkehr abschneiden und Adelboden zum «hintern Winkel von Kandersteg» degradieren. Zudem zeige ein Blick auf die Karte, dass die natürliche Verbindung aus dem Unterland nach Adelboden durchs Engstligental führe und nicht über einen Umweg von 12 Kilometern über Kandersteg.

Im Vorfeld der nun definitiv auf den 10. Oktober 1913 «mittags 1 Uhr» angesetzten ausserordentlichen Gemeindeversammlung meldeten sich das Initiativkomitee Frutigen–Adelboden und jenes für die Adelboden–Lenk-Bahn in einer gemeinsamen zehnsseitigen Eingabe, die an die allerhöchste Stelle gerichtet war, nämlich an den «hochgeehrten Herrn Bundespräsident!» und die «hochgeehrten Herren Bundesräte». Die Befürworter einer Lohnerbahn machten sich ihrerseits bemerkbar mit einer 15seitigen Broschüre «Welche Bahn bringt Adelboden grössere Vorteile?», welche bei der Buchdruckerei Gottfried Iseli in Bern gedruckt wurde.

Den berühmten «Stein des Weisen» schien in der ganzen Sache ein Abteilungschef der kantonalen Eisenbahndirektion gefunden zu haben; er meinte nämlich, man sollte – um jeden Streit zu vermeiden – einfach beide Bahnen erstellen!

Adelboden befürwortet die Lohnerbahn

In einer «kurzen» Ansprache (das Manuskript umfasst nicht weniger als fünf Schreibmaschinenseiten) eröffnete Gemeindepräsident Gilgian Aellig die denkwürdige Versammlung und verleugnete dabei keineswegs seine Sympathie für die Lohnerbahn. Darauf setzte eine rund vierstündige Diskussion ein, die schliesslich in folgendem Abstimmungsergebnis gipfelte:

- 169 Stimmen für das Projekt Kandersteg–Adelboden,
- 137 Stimmen für das Projekt Frutigen–Adelboden,
- 11 Stimmenthaltungen.

Dieses rechnerisch gesehen eindeutige Resultat hinderte aber das Initiativkomitee für die Frutigen–Adelboden–Lenk-Bahn keineswegs, vier Tage nach der Gemeindeversammlung dem Regierungsrat des Kantons Bern zu beantragen, das Rothpletz'sche Gesuch erneut abzulehnen und sich nicht von der «geringen Mehrheit» beeindrucken zu lassen. Da aber auch die Herren

Bundesbeschluss

betreffend

**Konzession einer Schmalspurbahn von Frutigen nach
Adelboden.**

(Vom 23. Juni 1905.)

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. einer Eingabe des Herrn W. Hetzel, Ingenieur in Basel,
vom 15. August 1904;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 19. Dezember 1904,

beschließt:

Dem Herrn W. Hetzel, Ingenieur in Basel, wird zu Handen
einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau
und den Betrieb einer Schmalspurbahn von Frutigen nach
Adelboden unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen
Bedingungen erteilt:

Art. 1. Es sollen die jeweiligen Bundesgesetze, sowie alle
übrigen Vorschriften der Bundesbehörden über den Bau und Be-
trieb der schweizerischen Eisenbahnen jederzeit genaue Beachtung
finden.

Die Bahn wird als Nebenbahn im Sinne des Bundesgesetzes
vom 21. Dezember 1899 erklärt.

Art. 2. Die Konzession wird auf die Dauer von 80 Jahren,
vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet,
erteilt.

1905 — 303

Die erste Konzession für eine Frutigen–Adelboden-Bahn wurde im Juni 1905
an den Basler Ingenieur W. Hetzel erteilt (Bild: Verkehrsamt des Kantons
Bern).

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. Sempeler, Metzger, Gottfried Künzi, Baumeister, Dr. E. Mory, Arzt, Jaf. Schranz, Metzger, H. Seewer, Hotelier und M. Furbuchen, 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 ch. . . Bauern im Außerschwand 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 Tarife, 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. **Aber auch unsere Gütertage sind entgegen den Behauptungen unserer Gegner billiger** für alle Waren, die von Norden, also über Frutigen kommen. Wir haben unsere Gütertage 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 daselbe über Kandersteg kostet: fr. 3. 15, fr. 2. 10 und fr. 94. —, sodaß 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, Macaroni 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 Betriebs-eröffnung 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 Gemeindefsubvention, 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 nichtige 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.

Links:
Aufruf zur
ausserordentlichen
Gemeindeversammlung
vom 10. Oktober 1913 (Bild:
Verkehrsamt des Kantons
Bern).

Rechts:
Die eindrücklichen Schluss-
folgerungen der Broschüre
des Lohnerbahn-Komitees
verfehlten ihre Wirkung
nicht (Bild: Verkehrsamt des
Kantons Bern).

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.



«Ds Uto» steht vor dem (alten) Postgebäude in Adelboden bereit; Aufnahme um 1920 (Bild: PTT).

608		6-plätziger Wagen. Beiwagen für 3 Reisende.													
Höhe	km.	Fare*			II	IV	VI				I	III	V		
781			...	...	8 15	1 15	4 50	✱ ab	{	Frutigen	Station 110 an	7 50	1 30	5 45	...
806	0,0		...	...	8 35	1 25	5 10	,			Postbureau		7 40	1 20	5 35
1110	8,3	1. 70	...	...	10 15	2 55	6 40	,		Achseten		6 30	12 10	4 25	...
1356	16,1	3. 25	...	...	11 25	4 15	8 00	✱ an		Adelboden	ab	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.

Der Sommerfahrplan 1907 wies lediglich drei Postkutschenkurse auf (Bild: BLS).

«Gurtner, Schärz und Konsorten» die Baudirektion des Kantons Bern dringend baten, die Konzession für die Kandersteg–Adelboden-Bahn nun – gestützt auf das Abstimmungsergebnis – zu erteilen, musste sich der Regierungsrat endlich zu einer mutigen Entscheidung durchringen. Und was tat er? Tatsächlich schlug er dem eidgenössischen Eisenbahndepartement vor, sozusagen «der Einfachheit halber» beide Konzessionen zu erteilen und so die Sache etwas auf die lange Bank zu schieben. Darauf stiegen aber die Bundesstellen nicht ein, schrieben sie doch am 4. November 1913 tadelnd an den bernischen Regierungsrat: «Wir beehren uns, Ihnen mitzuteilen, dass nach unserer Ansicht es vollständig genügt, wenn Adelboden durch *eine* Bahn mit dem Kandertal verbunden wird». Der Regierungsrat sollte sich daher gefälligst für eines der beiden Projekte entscheiden.

Frutigen schaltet sich ein

Fast wie ein Geschenk vom Himmel musste dem Regierungsrat in dieser Situation ein Brief aus Frutigen vorkommen. Der dortige Gemeinderat schlug dem Kanton vor, neben Adelboden auch noch Kandersteg und Frutigen zu befragen, da die «Bahnfrage» schliesslich keine Privatangelegenheit von Adelboden sei. Während aus Kandersteg (wohl kaum überraschend) warme Begeisterung für die Lohnerbahn gemeldet wurde, befürwortete Frutigen ebenso klar eine Frutigen–Adelboden-Bahn.

Am 12. März 1914 war es dann soweit, dass der Kanton endlich seine Meinung zugunsten der Lohnerbahn gemacht hatte. Wer aber schon damals Adelboden einen Besuch abstatten wollte, war auf die Postkutsche angewiesen. Im Fahrplan 1914 waren während der Sommermonate vier Fahrten pro Richtung und vom 16. September an noch drei solche vorgesehen, wobei die Reisezeit von Bern bis Adelboden 4¹/₄ bis 5¹/₂ Stunden und bergabwärts 3³/₄ bis 4 Stunden dauerte.

Der Bund gibt trotz allem der Frutigen–Adelboden-Bahn den Vorzug

Inzwischen hatte auch die Bundesversammlung über das schwerwiegende Problem gebrütet. Die Herren National- und Ständeräte bevorzugten aber – ganz im Gegensatz zur Meinung der Gemeinde Adelboden und des Kantons – wieder die Frutigen–Adelboden(–Lenk)-Bahn. Nun hatte Ingenieur Rothpletz genug der Stürmereien; er schrieb am 11. Juli 1916 dem eidgenössischen Eisenbahndepartement entschieden, er sei an seinem Projekt nicht mehr interessiert.

Da der inzwischen ausgebrochene Weltkrieg ziemlich Sand ins Getriebe gestreut hatte, gingen die Verhandlungen nur mühsam vorwärts. Auch ein von

Ingenieur F. Frutiger aus Oberhofen ausgearbeitetes Projekt für eine Strassenbahn zwischen Frutigen und Adelboden verhalf der Idee eines Bahnbaus nicht mehr viel weiter.

Wie wär's mit einer Einschienebahn?

Nun erinnerte sich plötzlich Ingenieur Hetzel aus Basel, dass er anno 1904 für die Strecke nach Adelboden ein Projekt ausgearbeitet hatte. Hetzel hatte neuerdings nun keine Schmalspurbahn mehr im Kopf, sondern schlug den Bau einer Einschienebahn «System Brenau» vor. Allein die Behörden hatten kein Musikgehör für dieses «confuse» Projekt, schrieben sie doch wie folgt nach Basel: «Es ist schade für jede Minute, sich weiter mit Ihren Angelegenheiten abzugeben. Wir erklären Ihnen daher schon heute, dass alle weiteren Zuschriften von Ihnen ohne weiteres dem Papierkorb übergeben werden.»

«Ds Uto» kommt

Noch ratterte die Postkutsche weiter durch das Engstligental auf und ab, bis endlich am 1. Juli 1917 erstmals «ds Uto» – ein vollgummibereifter Postomnibus der Firma Saurer in Arbon mit 18 Sitzplätzen – verkehren konnte. Seither gewährleisten die Fahrzeuge der Automobilverkehr Frutigen-Adelboden AG (AFA) den Anschluss von Adelboden an die Schnellzugstation in Frutigen, denn der Wunsch nach einer Bahnverbindung dürfte wohl für immer ausgeträumt sein.

Werner Neuhaus, Belp

Leser-Echo

Herr F. Lauber, Spiez, schreibt uns folgendes:

Der Adelbodmer-Hiimatbrief Nr. 40 berichtete unter dem Titel Aufruf 1922 über die Gründung der «Genossenschaft für Errichtung und Betrieb alkoholfreier Wirtschaften in Adelboden».

Nachtrag zum Hotel Oberland:

1. Wie im Hiimatbrief erwähnt, brachte dieser Kauf der Hotel O. AG finanzielle Sorgen. Nachdem das Hotel während 5 Jahren, von 1919 bis 1924, alkoholfrei geführt worden war, bestand keine andere Möglichkeit, als den Betrieb wieder zu verkaufen. Der neue Besitzer führte das Haus nicht mehr