

100 Jahre NIESENBAHN

von Erich Liechti 2010

Bereits 1856 hat Alt-Regierungsrat Weissmüller aus Wimmis zusammen mit seinen vier Söhnen auf dem 2367 Meter hohen Niesen ein erstes, einfaches Gasthaus bauen lassen. Gleichzeitig entstand ein Saumpfad von Wimmis zum Niesengipfel. Bergungewohnte Gäste konnten sich auf einer Sänfte zum Gipfel hochtragen lassen. Diese Sänfte kann heute im Museum Wimmis^{historic} bewundert werden.

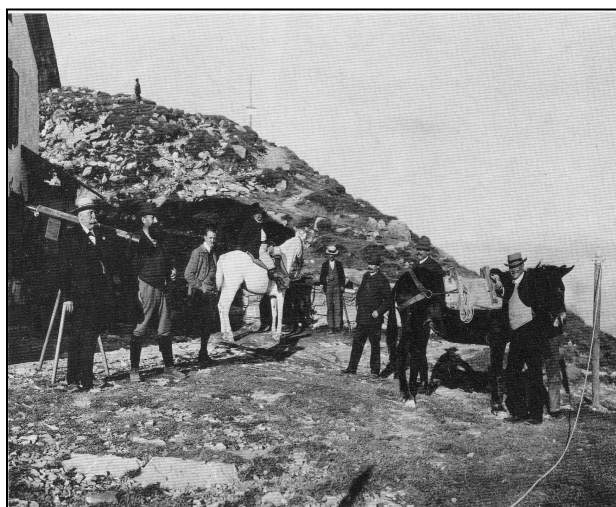
Als in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts viele Schweizer Aussichtsberge mit einer Bahn erschlossen wurden, entstand auch die Idee für eine Dampfzahnradbahn ab Wimmis auf den Niesen. Zwei Projekte wurden ausgearbeitet, doch beide scheiterten an den hohen Baukosten, da sich ein Bahnbau im brüchigen, steilen Felsgelände an der Nordflanke des Niesens als sehr kostenintensiv erwies. Deshalb unterblieb ein Bau trotz der vom Bundesrat bereits erteilten Konzession.

1902 erlangte der Bauunternehmer Johann Frutiger aus Oberhofen zusammen mit den Ingenieuren Strub, Thomann und von Erlach die Konzession für eine Stand-seilbahn ab Mülönen. Die Bahn sollte in zwei Sektionen realisiert werden, mit einer Zwischenstation in der Schwandegg.

Am 30. April 1906 konnte die Niesenbahngesellschaft gegründet werden. Nach geglückter Finanzierung verpflichteten sich Baumeister Johann Frutiger, Oberhofen und die AG Albert Buss & Co, Basel in einem sehr sorgfältig abgefassten Werkvertrag zur „vollständigen und einwandfreien Ausführung der übernommenen Arbeiten“, gegen eine Pauschale von 1 495 000 Franken.

Horizontale Bahnlänge	3086 m
Schiefe Länge	3585 m
Höhendifferenz	2189 m
Spurweite	1000 mm
Zugseildurchmesser	34 mm
Fahrgeschwindigkeit	1,25 m/sec
Fahrzeit	50 Minuten
Grösste Steigung	68 %
Baukosten	1 700 000 Fr
Talstation Mülönen	692 müM
Zwischenstation Schwandegg	1669 müM
Station Niesen Kulm	2335 müM
Wagen	4
Fahrgastzahl pro Wagen	40
Bahntreppe	10 572 Stufen

Technische Daten der Niesenbahn (1910)

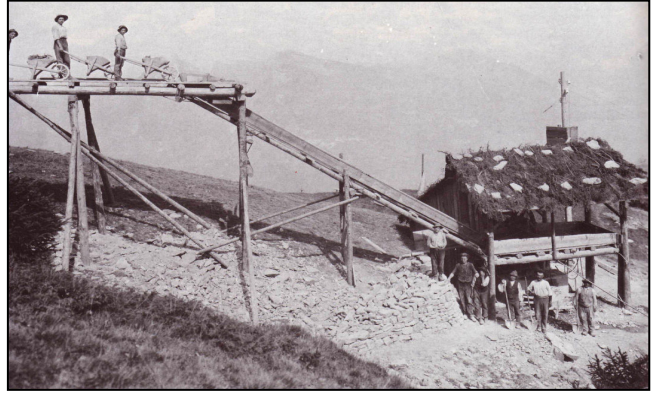


Baumeister Johann Frutiger (links) mit den Ingenieuren bei Vermessungsarbeiten 1908.

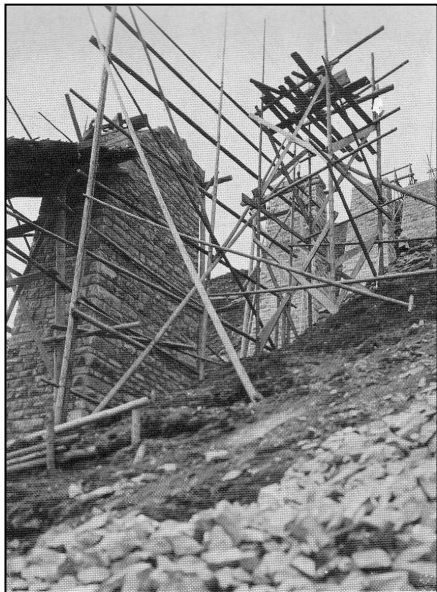
Der Baubeginn erfolgte am 26. August 1906. Noch im gleichen Herbst konnte die elektrisch angetriebenen Bauwinde für die erste Sektion Mülönen – Schwandegg montiert werden. Bis zu deren Inbetriebsetzung wurde alles Baumaterial und der Proviant mit Maultieren zu den Baustellen befördert.

1906 war ein langer, trockener Herbst, so mussten die Arbeiten erst am 10. Dezember infolge Wintereinbruchs eingestellt werden. Und bereits im Februar 1907 konnte man die Arbeiten weiterführen und den untersten Tunnel in Angriff nehmen. Er wurde schon am 2. April durchschlagen. Zur Sicherung der Anlagen mussten eine grosse Anzahl Stützmauern gebaut werden. Dazu installierte man am Berg Steinbrecher und Sandwalzen.

Zur Beschaffung des Bauwassers fasste man eigens eine Bergquelle im Stöpfgraben auf 1177 müM. Von hier pumpte man später mit einer Dreizylinder-Hochdruckpumpe auch das Gebrauchswasser bis zum Kulmgasthaus. Die Förderleistung betrug 20Lt/Min. Ein früher und langer Winter legten die Arbeiten vom Oktober 1907 bis Ende April 1908 lahm. Die Aktivitäten an der Zwischenstation Schwandegg begannen erst wieder Mitte Mai 1908. Bereits im Oktober kam das Gebäude unter Dach und die Maschinenteile der Antriebsanlage konnten montiert werden. Im Juli 1908 erfolgte der Baubeginn zur zweiten Sektion.



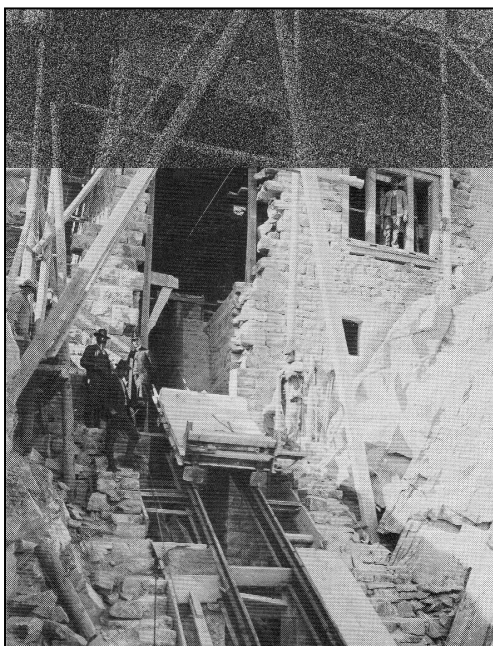
Improvisierte Sandwalze auf Schwandegg



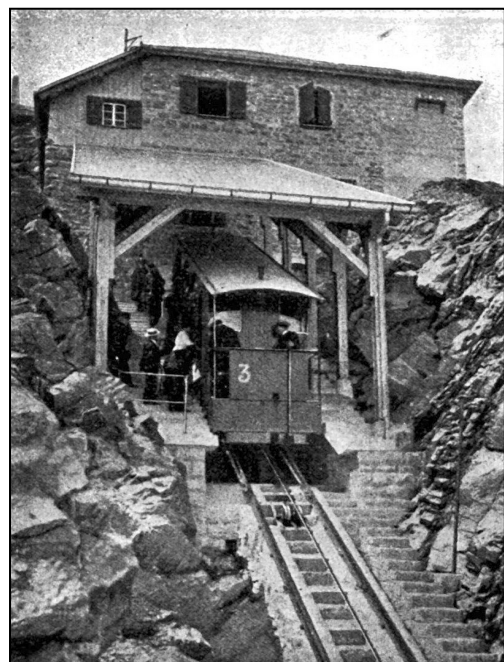
Die Pfeiler des Hegernviaduktes in der 2. Sektion sind 1909 im Bau



Ein Materialwagen steht auf der Brücke vor der Talstation Mülmen im Einsatz. Auf die Chassis dieser Wagen konnten später die definitiven Wagenkasten aufgebaut werden.



Die Bergstation Niesen-Kulm ist 1909 ebenfalls im Bau. Die Arbeiter wohnen in Baracken im Steilgelände der Hegernalp.



Die Bergstation nach ihrer Vollendung.

Für die Bauarbeiten waren im Schnitt 200 (!) Mann im Einsatz. Für deren Unterkunft wurde eigens ein provisorisches Barackendorf in schwindelerregender Höhe über der Hegernalp gebaut. Die Bilder dokumentieren wie viel Hand- und Knochenarbeit für die Realisation eines solchen Projektes noch vor hundert Jahren erforderlich war.

Die Arbeit dauerte damals sechs Tage die Woche. Baumeister Frutiger pflegte mit seinem Kader jeweils am Sonntag Vormittag die Einsatzbesprechung für die nächste Woche in seiner Villa „Schneckenbühl“ ob Oberhofen abzuhalten. Nach der Sitzung soll es jeweils geräucherte Hamme mit Züpfe und Milchkaffee gegeben haben.

Im Frühsommer konnten die Wagenkasten auf die während der Bauzeit als Materialwagen benützten Fahrgestelle montiert werden. Die vier mit Holz verkleideten Wagen hat man in einem satten Rot gestrichen.



Wagen Nummer vier in seiner ersten Betriebszeit auf dem Hegernviadukt.

Am 8. Juli 1910 war die ganze Strecke befahrbar. Tags darauf erfolgte die Abnahme durch das eidgenössische Eisenbahndepartement und am 15. Juli die Betriebseröffnung bei strömendem Regen.

Ganze 65 Personen waren bei der Einweihungsfeier zugegen. Trotzdem soll es im Restaurant auf Niesen-Kulm gemütlich zugegangen sein. Jedenfalls sei ein Teil der Gesellschaft erst nächsten Tags wieder im Tal unten angekommen sein....

Quellen:

- *Archiv Frutiger AG, Thun*
- *Jubiläumsbuch „DER NIESEN“ von Bruno Petroni, 2010*
- *Archiv Erich Liechti, Wimmis*
- *Museum Wimmis^{historic}*