

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 57/58 (1911)  
**Heft:** 13

## **Inhaltsverzeichnis**

### **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:** 31.03.2025

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

INHALT: Die Niesen-Bahn. — Was nun? — Der Umbau der Fraumünster-Kirche in Zürich. — Reformierte Kirche und Pfarrhaus in Saignelégier. — Miscellanea: Die IV. Generalversammlung des Bundes Schweizerischer Architekten. Der Rosenbergtunnel bei St. Gallen. Verein für Schifffahrt auf dem Oberrhein. Der Schweizerische Baumeister-Verband. Vom Lötschbergtunnel. Post- und Telegraphengebäude Aarau.

Einführung der linksufrigen Zürichseebahn. Zürcher Strassenbahnen. — Nekrologie: J. Jenny-Studer. — Konkurrenzen: Schulhaus in Münchenstein. Handelsschule in La Chaux-de-Fonds. — Korrespondenz. — Vereinsnachrichten: Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein. Technischer Verein Winterthur. G. e. P.: Stellenvermittlung.

Tafel 39: Entwurf zur Renovation der Fraumünster-Kirche in Zürich.

Band 57.

Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und unter genauer Quellenangabe gestattet.

Nr. 13.

### Die Niesen-Bahn.

„Selbst dem, der aus der Ferne die lange Kette der Bernergebirge betrachtet, wird stets das regelmässige Profil angenehm in die Augen fallen, durch das sich der Niesen in der Reihe der Mittelalpen überall vorteilhaft und kenntlich auszeichnet. Als äusserstes Glied einer Gebirgsverzweigung, die sich vom Hauptkamme ablöst und in einer Stufenfolge felsiger oder begraster Alpenfirsten und Hochgipfel in nordwestlicher Richtung hinstreift, thront der Niesen stolz und frei über dem flachen, offenen Gelände, in das die Täler der Kander und Simme ausmünden. — Die Aussicht darf

in den Rang der Faulhorn-, Brienz- und Suleckausichten gestellt werden. Sie trägt das Gepräge des Erhabenen, wenn man den Blick nach dem Kranz der Hochgebirge wendet, die da in dichten Massen, ihre Häupter in das weisse Schneegewand gehüllt, vom Titlis bis zu den Eisfirsten des Simmentals vor dem Beschauer aufgerollt sind; ebenrecht nahe, um durch ihre riesenhaften Verhältnisse Staunen und Ehrfurcht zu erregen, und doch wieder entfernt genug, um nicht durch ihre Nacktheit und ihre schreckhafte Zerklüftung und Zertrümmerung die schöne Harmonie des Gemä-

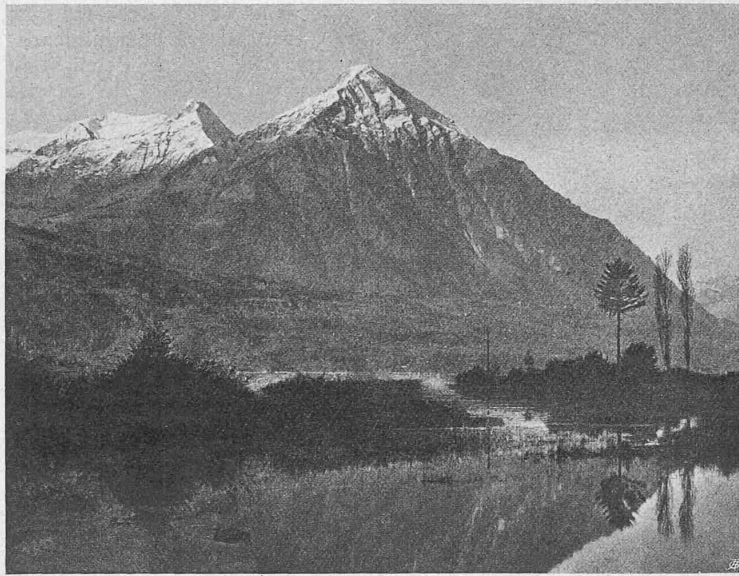


Abb. 1. Der Niesen vom Thunersee aus, von Nordost.

des zu stören. Gegen Norden werden noch als entferntere Gipfel, die dem freien Auge sichtbar sind, erkannt: Pilatus, Rigi, Mythen, Hohbrisen und die Wallenstöcke. Im Süden beschränkt die finstere Masse der Bettfluh den Horizont und nur mit Hülfe des Fernglases entdeckt man in dieser Richtung, hinter dem grauen Rawyl den obersten Saum des Montblancgipfels und die grosse Jorasse. Einen malerischen und geographischen Vorzug der Niesenaussicht bildet die Gruppierung der Gebirge, die den Blick in das Innere ihrer Hochtäler dringen lässt. Man befindet sich gleichsam in einem Zentralpunkt, gegen den die umliegenden Gebirgstäler gleich Radien auslaufen und in ihrer Längenausdehnung überschaut werden können. In anmutigem Kontraste mit den ernsten und erhabenen Bildern des Panoramas steht das freundliche Gemälde der üppigen Landschaft, die zu den Füßen des Schauenden hingestreckt ist. Ein weites, offenes Flächenland, von reich bebauten oder waldbewachsenen Hügeln durchschnitten, mit den Spiegelflächen reizender Seen geziert, von der Aare, einem silbernen Bande gleich, durchschlängelt, dehnt es sich bis an den blauen Gürtel ferner Berge aus.“ —

So schrieb schon 1850 einer der besten Kenner unserer Alpenwelt, Gottlieb Studer, in seinem Buche „Panorama von Bern“. Und in der Tat, der Berg fesselt schon von weitem durch seine ruhigen Linien, durch seine gewaltige Pyramide, die einen ausgesprochenen Gegensatz bildet zu den Formen der wildzackigen Stockhornkette ob Thun. Es ist, wie wenn

der Niesen als natürlicher, günstigster Aussichtspunkt gerade da hingestellt worden wäre, wo man den besten Einblick in die mannigfaltigen Schönheiten der Berneroberränder Bergswelt gewinnen kann und er wird wegen seiner Lage und Eigenschaften zutreffend auch der Rigi des Berneroberrandes benannt.

Schon vor Jahren war eine Bergbahn auf diesen eigentlich volkstümlichen Aussichtsgipfel geplant, dessen Spitze sich 2367 m ü. M. und 1807 m über den Thunersee erhebt (Abb. 1). Zwei Fusswege führen auf den Berg, der eine im Nordwesten von Wimmis aus, der zweite von Osten her aus dem Kandertal, vom Bad Heustrich aus (Abb. 2, S. 177).

In beiden Fällen sind rund 1700 m Höhe zu ersteigen, entsprechend einem Zeitaufwand von ungefähr fünf Stunden. Das erste Bahnprojekt, das konzessioniert wurde, sah eine von Wimmis ausgehende Zahnradbahn vor; es kam nicht zu stande, da es in Bau und Betrieb zu teuer geworden wäre. Dagegen erlangten 1902 der weitbekannte Baumeister Joh. Frutiger in Oberhofen in Verbindung mit den Ingenieuren E. Strub, Thomann und R. von Erlach die Konzession für eine Seilbahn, die von Mülinen im Kandertal ausgehend, in zwei Sektoren mit 3524 m schiefer Bahnlänge 1649 m

Höhe überwindend, die Niesen-Spitze erreichen sollte und seither, nach dem von dem leider so früh verstorbenen Ing. E. Strub ausgearbeiteten Bauprojekt, auch erreicht hat. Bevor wir auf die Beschreibung der Bahn eingreten, sei eine vergleichende Zusammenstellung der Hauptdaten für das eben erwähnte Zahnrad- und das Seilbahnprojekt gegeben, aus der die Ueberlegenheit des letztern klar hervorgeht.

|                                   | Zahnradbahn<br>von Wimmis | Seilbahn<br>von Mülinen |
|-----------------------------------|---------------------------|-------------------------|
| Horizontale Bahnlänge . . . . .   | 7,000                     | 3,086                   |
| Spurweite . . . . .               | 0,80                      | 1,00                    |
| Grösste Steigung . . . . .        | 30                        | 66                      |
| Minimal-Radius . . . . .          | 150                       | 400                     |
| Baukosten . . . . .               | 2 300 000                 | 1 700 000               |
| Jährl. Betriebskosten . . . . .   | 159 000                   | 53 000                  |
| Fahrzeit in Minuten . . . . .     | 110                       | 50                      |
| Hin- und Rückfahrt-Taxe . . . . . | 16                        | 7                       |

Die regelmässige Form des Niesen scheint allerdings hervorragend geeignet für Anlage einer Seilbahn, die ihrerseits zwar weniger leistungsfähig ist als eine Zahnradbahn. Da aber die zu überwindende Gesamthöhe in zwei Stücke zerlegt wurde, was schon aus technischen Gründen notwendig war, konnte die Leistungsfähigkeit der Seilbahn nahezu verdoppelt werden, indem die dafür massgebende Fahrzeit auf 30 Minuten sich ermässigte. So kann man der Niesenbahn das Zeugnis einer sehr leistungsfähigen Bergbahn nicht vorenthalten, wenn man hört, dass im ersten Betriebs-