

Zeitschrift: Jahrbuch vom Thuner- und Brienzersee
Herausgeber: Uferschutzverband Thuner- und Brienzersee
Band: - (1988)

Artikel: Die Niesenbahn : vom Zahnradprojekt 1887 zur Drahtseilbahn von 1910
Autor: Rindlisbacher, Willy
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1096784>

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: 25.03.2026

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

Willy Rindlisbacher

Die Niesenbahn

Vom Zahnradprojekt 1887 zur Drahtseilbahn von 1910

Idee einer Niesenbahn – NB

Das Berner Heimatbuch «Der Niesen» erwähnt, dass ein Initiativkomitee in den Neunzigerjahren von der Schweizerischen Bundesversammlung eine Konzession für den Bau einer von Wimmis auf den Niesen führenden Zahnradbahn erhalten habe, dass jedoch das Projekt nicht ausgeführt worden sei.

Die Entwicklung von der Zahnradbahn von Wimmis bis zur Drahtseilbahn ab Mülenen stellt ein bewegtes und faszinierendes Stück Eisenbahngeschichte dar, die hier kurz nachgezeichnet sei.

Nachdem bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts die Alpen des Niesens einzig zur Sömmerung des Viehs genutzt wurden, entwickelte sich Wimmis ab 1850 zusehends zu einem Touristenort. Der Saumpfad über den Stalden wurde bald zur klassischen Route für die Besteigung des Niesens. Durch die verschiedenen Dienstleistungen für den Tourismus kam neuer Verdienst unter die bisher vorwiegend von landwirtschaftlichen Erträgen lebende Dorfbevölkerung.

Das erste NB-Projekt von 1887

1870/71 wurde als erste Bergbahn der Schweiz die Zahnradbahn von Vitznau auf die Rigi gebaut nach dem System von Niklaus Riggensbach. 1875 folgte die Zweiglinie von Arth auf die Rigi. Zehn Jahre später war die Pilatusbahn im Bau. Noch vor deren Eröffnung (im Jahr 1889) erschien im Intelligenzblatt der Stadt Bern, Nummer vom 3. Mai 1887, verfasst von einem Ausländer, ein Plan für den Bau einer Zahnrad-



Nach Ludwig Richter, 1926.

Gustav Keller, Thun, fecit 1933

bahn von Wimmis auf den Niesen. Dem Bericht war eine Skizze im Massstab 1:12 500 beigelegt. Solange vorrätig konnte diese zum Preis von 10 Cts (franko Post gegen Einsenden von 12 Cts in Postmarken) beim Büro des Intelligenzblattes bezogen werden.

Da im östlichen Oberland bereits die Brienzer Rothornbahn (eröffnet 1892) und die Schynige-Platte-Bahn (eröffnet 1893) projektiert waren, ist der Verfasser des Plans der Meinung, dass nun auch das westliche Oberland zum Zug kommen sollte. Den Niesen preist er als einen Aussichtspunkt, wie es im ganzen Alpengebiet keinen ebenbürtigen gebe. Er vermittle nämlich erstens den Tiefblick auf eine prächtige Seenlandschaft und zweitens den Anblick der in Eis gehüllten Viertausender. Alle anderen Aussichtspunkte dagegen vermöchten jeweils bloss einen dieser Aspekte zu bieten.

Dass einzig Wimmis, dieses Mekka der Niesenbesteigung, als Ausgangspunkt einer NB in Frage komme, das stand unweigerlich fest. Die Talstation war im Hasli geplant, die Bergstation bei dem im Jahr 1856 eröffneten Berghotel. Das Bahntrasse sollte über die Nordflanke des Niesens hochgezogen werden, über das Gatafel, zwischen Spicherfluh und Stufenstein an Höhe gewinnend, schliesslich den Berggrat erreichen und diesem folgend bei dem Berghotel enden (siehe Plan – gestrichelte Linie).

Die Länge der Strecke sollte 4,8 km betragen, die Baukosten waren auf 2,5 Mio veranschlagt, die Betriebskosten auf Fr. 150 000.–. «Nach meinem Calcül», meint der Initiant, «sollten jährlich 27 500 Retourbillets gekauft werden zu 10 Franken, um die Kosten der Bahn zu decken, und darüber hinaus würde sich noch ein bedeutender Reinertrag ergeben.»

Dieses Projekt, in der Begeisterung der neuerwachten Bergbahneuphorie verfasst, war eine Utopie.

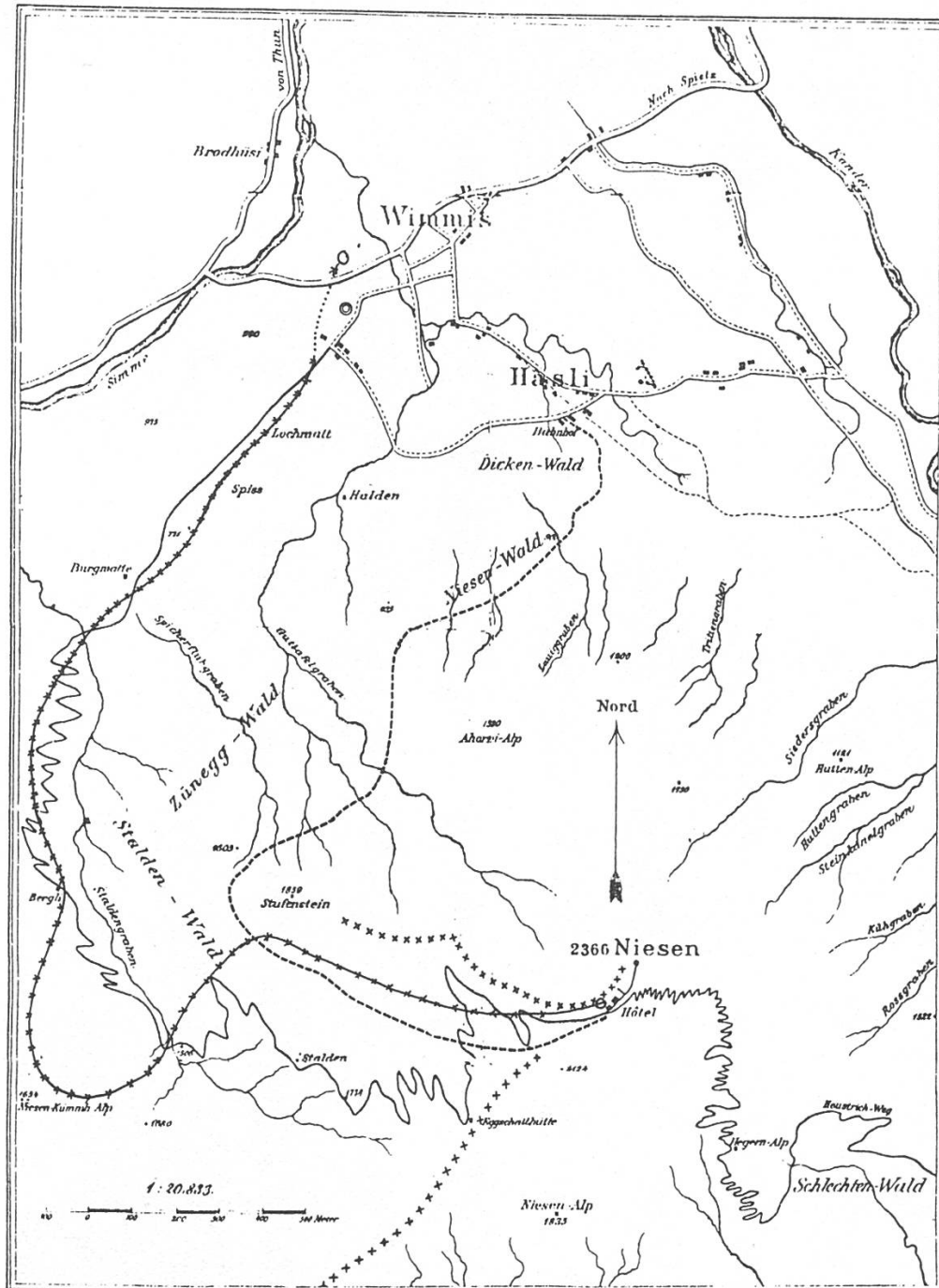
Erstens war die Trasseeführung allzu riskant. Schon die Talstation im Hasli und die Anfangsstrecke lagen im Anrichtloch des berühmten Lauigrabens. Sodann war der Spitzgraben zu durchqueren. Es folgte der Gatafelgraben mit den ebenfalls lawinenträchtigen Seitengräben. Das Projekt rühmte sich, ohne Tunnel auszukommen, was mindestens in der Gegend unterhalb des Stufensteins problematisch war.

Skizze einer Niesen - Bahn

Zeichen-Erklärung:

----- Bahn Grat .

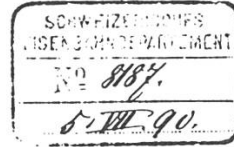
Die Zahlen geben die Höhe über dem Meere in Metern an.



Beilage zum Intelligenzblatt der Stadt Bern.

----- Mai 1887. -----

Bern, den 2. Juli 1890.



das Schweizerische Eisenbahndepartement

Lehr.
3. VII 90.

Bezugnehmend auf Ihr Gesuch vom
30. Juni d. J. über das Verlangen, Ihnen ein
Kopie zu bringen, daß wir wegen des Kriegs
geschehenen Zusatzes von Waffen auf den
Kriegs Krieg Einweisung gemacht haben.

Demnach befehlen wir Ihnen, Ihnen auf
Verlangen des Einweisung gemacht haben haben
Kriegs Krieg Einweisung gemacht haben
Kriegs Krieg Einweisung gemacht haben

Im Namen des Regierungsraths,
Der Einweisung gemacht haben
Kriegs Krieg Einweisung gemacht haben

Der Einweisung gemacht haben

Kriegs Krieg Einweisung gemacht haben

Zum zweiten müsste eine Bergbahn über einen Zubringer verfügen. 1887 bestand einzig die im Jahr 1859 eröffnete Centralbahnlinie Bern–Thun. Zwar erwähnt der Bericht die Dampfschiffahrtsgesellschaft Thunersee. Seit 31. Juli 1835 fuhr das in Paris erbaute eiserne Dampfschiff «Bellevue» der Gebrüder Knechtenhofer auf dem Thunersee. Es wurde 1843 ersetzt durch ein zweites Schiff, das den Namen «Niesen» trug. Dass die NB-Passagiere von der Spiezer Schiffländte ins Hasli wandern würden oder dass bei Schiffsankunft die nötigen Kutschen verfügbar wären, war eher zweifelhaft. Der Verfasser spielt auch mit dem Gedanken einer von Thun aus ins Simmental führenden Talbahn mit Anschluss an die Niesenbahn.

Trotz all dieser Unsicherheiten war der Projektverfasser zuversichtlich. «Schreiber dies», so sagt er, «steht vor einem ungelösten Räthsel, warum eine Niesenbahn noch nicht in Angriff genommen ist. Auch die so schwer wiegende Einsprache von Droschkenkutschern, Trägern etc. würde für eine NB, von Hasli ausgehend, einstweilen nicht erhoben.» Doch das Projekt verlief im Sand, bzw. es wäre im Lawinenschnee begraben worden.

Die Konzession von 1890

Am 29. Juni 1890 reichte ein Konsortium, bestehend aus

- Nationalrat J. J. Rebmann, Erlenbach
- Regierungsstatthalter G. Schmid, Wimmis
- Negotiant E. Gerber, Thun,

ein Gesuch ein an den hohen Bundesrat der Schweizerischen Eidgenossenschaft um Erteilung einer Konzession für den Bau einer Zahnradbahn von Wimmis auf den Niesen.

Die erwähnten Nachteile des ersten Planes wurden durch den Projektverfasser Ingenieur Studer, Thun, ausgemerzt. Die Talstation war bei der projektierten Bahnstation SEB (Spiez–Erlenbach-Bahn) in Wimmis vorgesehen, womit ein idealer Zubringer gesichert schien. Das Trasse vermied die kritischen Lawinengräben, indem es, dem bestehenden Saumweg folgend, auf die Westseite des Berges verlegt werden sollte. Um das Dorfbild zu schonen, sollte die NB gleich nach der

Bern, den 3. Juli 1890.

Conzessionsvorlage vom Juni 1890

für eine
Jahresbahn von Wimmis auf den NiesenConzessionsbewerber: Herr J. J. Lehmann, Kantonstr. 1, J. H. Schmid,
Regierungsrathsführer d. C. Götter, St. Gallen.

Projektverfasser: L. H. Götter, Ingenieur in Bern

Vorlagen: Situationsplan 1:50000

Längungsprofil 1:6000
1:10000

1 Schrift mit Reklamationsplan (siehe Veranschaulichung 1:100000)

Länge der Bahn m. 7.200

Spurweite m. 80 cm

Maximalsteigung ‰ 30 ‰ (Schiffahrtsteigung 23 ‰)

Höhencoten 635 m (Station Wimmis) 2235 m (Hauptstation)

Minimalradius m. 150 (steigt nur an einer Stelle nur)

Zwischenstationen (2 Messerschmid)

Güterverkehr Klein

Betriebsystem Jahress. Locomotiven

Kostenanschlag Total Fr. 2.300.000

per Kilometer Fr. 320.000

Fristen:

Gezeichnet

Für Einreichung der Vorlagen als Conzessionsdaten

Für Beginn der Arbeiten

Für Vollendung & Inbetriebsetzung noch weitere

Klein Auger

Weitere Bemerkungen:

Der Fracht könnte man ansetzen

Für Einreichung der Vorlagen: 15 Monate ab Conzession

Für Beginn der Arbeiten: 6 Monate nach Planungsbeginn

Für Vollendung & Inbetriebsetzung: 24 Monate

Bern, 3. Juli 1890

Herrn J. J. Lehmann,
Kantonstr. 1, Bern

Abfahrt in einem 180 m langen Tunnel unter dem Schlossberg durchgeführt werden, die Spissi erreichen, nach der Alp Stalden hinauffahren, in einer mächtigen Kurve bei der Kummlialp gegen den Stufenstein aufsteigen und von dort aus, dem Grat folgend, wie im ersten Projekt vorgesehen, beim Berggasthaus eintreffen (siehe gekreuzte Kurve in der Skizze von 1887). Die Strecke wurde 7 km lang, 2,2 km länger als das Trasse über die Nordflanke. Dadurch konnte die Steigung herabgesetzt werden. Sie betrug im Durchschnitt 23%, das Maximum von 30% wurde nur auf einer Strecke von 1550 m erreicht. Die geringere Steigung sei für die Passagiere weniger schreckhaft, so dass die Bahn mit grösserem Vertrauen benutzt werde, schrieb der Projektverfasser im beigelegten Bericht. Die Bergfahrt, inklusive Halt bei den beiden Wasserstationen, sollte bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 5 km/Std 110 Minuten dauern. Die zu überwindende Höhendifferenz betrug 1600 m, Erstellungskosten 2,3 Mio, Betriebskosten 84 000 Franken (siehe Konzessionsvorlage). Man rechnete mit einer Besucherfrequenz von 15 000 Passagieren während vier Sommermonaten, oder 125 pro Tag. Dazu waren 4 Züge zu 35 Personen nötig. Bei einem Fahrpreis von 10 Franken für die Bergfahrt, 6 Franken für die Talfahrt und 15 Franken für die Retourfahrt hätten daraus Jahreseinnahmen von 240 000 Franken resultiert, was für den Unterhalt sowie für die Verzinsung und Amortisation der Baukosten gut ausgereicht hätte. Der Zubringerdienst stand noch auf wackeliger Grundlage. Die SEB war wohl projektiert, wurde in der Folge jedoch erst 1897 eröffnet. Was nun, wenn der Bau auf sich warten liess? Man muss sich vergegenwärtigen, dass sich der Verkehr ins Simmental nicht über Spiez, sondern von Bern durch Gürbe- und Stockental und von Thun über Gwattstutz-Hani-Brodhüsi abwickelte. Brodhüsi war, die mächtigen Stallungen beim Gasthof «Hirschen» zeugen noch heute davon, eine bedeutende Etappe für den Saum-, Fuhrwerk- und Kutschenverkehr. Mit eingeschlossen war ausreichende Verpflegungsmöglichkeit; der Name der Örtlichkeit macht es deutlich. Eine Schmiede fehlte nicht; sie wurde um 1938 aufgehoben, als der Autopneu anfang, das Hufeisen zu verdrängen. Auch die projektierte Schmalspurbahn Vevey-Bulle-Saanen-Thun (Konzessionsgesuch vom 18. 3. 1890) sollte über die Brodhüsi-Route geführt werden.

Ohne SEB-Zubringer blieb nichts anderes übrig, als die Fahrgäste für die NB im Brodhüsi abzufangen und sie zur NB-Talstation zu transportieren. Wie? Man dachte, welch merkwürdige Idee, an eine Strassenbahn, ein Brodhüsitram! Betriebslänge 1 km!

Nun wurde das Konzessionsgesuch über die zuständigen Amtsstellen durchgezogen. Auch der Bernische Regierungsrat hatte seinen Segen zu erteilen, was mit einem kalligraphisch bemerkenswerten Schreiben an das Schweizerische Eisenbahndepartement geschah. Sodann fand am 27. August 1890 eine Konferenz im Bundeshaus statt, Konferenzzimmer Nr. 97. Teilnehmer: die Petenten, eine Delegation der Berner Regierung, Beamte des Eisenbahndepartements. Da der Herr Departementschef unabhkömmlich war, wurde die Sitzung durch Inspektor Farner geleitet. Es wurde speditiv gearbeitet: Sitzungsbeginn 10.00 Uhr, Schluss 10.30 Uhr. Gegenstand der Verhandlung: Das Konzessionsgesuch und der Bericht des Projektverfassers. Es ging zur Hauptsache um die vorgesehenen Fristen:

- Einreichen der definitiven Unterlagen: 18 Monate ab Konzessionserteilung
- Baubeginn: 6 Monate nach Plangenehmigung
- Eröffnung der NB: 24 Monate nach Plangenehmigung

Offenbar traute man der wohl allzu knapp bemessenen Bauzeit nicht und verlängerte die Frist von zwei auf drei Jahre (siehe Conzessionsvorlage).

Jetzt ging es rasch voran. Der Bundesrat richtete seine Botschaft an die Eidgenössischen Räte am 16. September 1890, der Ständerat stimmte der Konzession am 2. Oktober zu, der Nationalrat am 9. Oktober.

Der Bundesbeschluss betr. Konzession einer Zahnradbahn von Wimmis auf den Niesen, 23 Artikel umfassend, erwähnt die gesetzten Fristen, schreibt vor, dass die Bahn nach dem Zahnradsystem schmalspurig und eingleisig zu führen sei, dass nur eine Wagenklasse eingeführt werde und dass das Maximum der Fahrgeschwindigkeit vom Bundesrat «festgestellt» werde. Die Fahrpreise sind gleichfalls festgelegt (siehe oben) und werden zwar als hoch, jedoch als auch anderswo üblich (Brienzer Rothornbahn) bezeichnet.

Zudem wird erwähnt, dass das Handgepäck der Reisenden bis zum Gesamtgewicht von 5 Kilogramm taxfrei befördert wird, ein Überge-

wicht bis 10 Kilogramm kostet 50 Rappen. Es folgen noch rechtliche Bestimmungen über einen allfälligen Rückkauf durch den Bund oder, wenn dieser davon keinen Gebrauch machen sollte, durch den Kanton Bern. Das Dokument trägt das Datum vom 9. Oktober 1890, und der Bundesrat beschliesst dessen Vollzug am 17. Oktober.

Der dritte Anlauf von 1895

Die Niesenbahn fährt noch nicht. Unerwartete Hindernisse legten sich auf das vorgesehene Trasse. Im Sommer 1891 wurde das Projekt durch Ingenieur Wyss aus Bern überarbeitet, «was ganz namhafte Kosten verursachte», sagt ein Bericht. Mit Sicherheit wurde dabei auch ein wesentlich höherer Finanzbedarf errechnet.

Sodann ging es nochmals um den Zubringer. Das Brodhüsitrail mochte wohl nicht zu überzeugen. Andererseits war die Projektierung der SEB ins Stocken geraten. Man erwog sogar eine doppelte Linienführung zwischen Erlenbach und Wimmis der Simme entlang: Linksufrig die Schmalspurbahn Vevey–Thun über Brodhüsi, rechtsufrig die Normalspur über Wimmis nach Spiez. Dieser Widersinn und die sich daraus ergebende Konkurrenzsituation bedingten langwierige Verhandlungen, so dass die SEB erst am 16. August 1897 eröffnet werden konnte. «Durch diese Umstände», so bemerkt das Schweizerische Eisenbahndepartement, «war die Niesenbahn begraben.»

Bis zum Jahr 1895 war jedoch im Berner Oberland etliches unternommen worden. Am 30. Mai 1893 wurde die Thunerseebahn Thun–Spiez–Interlaken eröffnet. Die Strecke Spiez–Frutigen war im Bau, und der Baubeginn der SEB stand bevor. Ingenieur Anselmier, der mit diesen Bahnbauten beschäftigt war, witterte Morgenluft für die Niesenbahn. Er verhandelte mit Nationalrat Rebmann, und dieser sicherte ihm mündlich zu, dass er bereit sei, ihm die Konzession von 1890 gegen Vergütung der entstandenen Kosten abzutreten.

Anselmier reichte am 4. September 1895 seinerseits ein Konzessionsgesuch ein. Das Eisenbahndepartement teilte ihm mit, dass die Konzession von 1890 am 9. April 1892 erloschen, eine Übertragung daher nicht mehr möglich sei; deshalb habe man Unterlagen für ein neues

Gesuch zu beschaffen. Dies war offensichtlich dem arbeitsmässig voll ausgelasteten Ingenieur kaum möglich.

Der vierte Anlauf vom Jahre 1900

Am 16. Dezember 1899 stellte Nationalrat Rebmann ein neues Gesuch. In der Begründung erwähnt er, dass im Eisenbahnwesen Entscheidendes geschehen sei. «Die SEB ist gebaut und seit zwei Jahren im Betrieb. Auch die Verbindung Erlenbach–Genfersee ist nach menschlicher Berechnung gesichert. Durch die Verbindung Thunersee–Genfersee ist die Erstellung der N B wieder gegeben.» Das Eisenbahndepartement teilte ihm am 15. Februar 1890 mit, dass keine neue Konzession nötig sei, es genüge, diejenige von 1890 zu erneuern. Bereits am 6. März 1890 richtete der Bundesrat eine entsprechende Botschaft an die Eidgenössischen Räte. Der betreffende Bundesbeschluss über die Erneuerung der Konzession trägt das Datum vom 26. März 1900.

Doch die endgültige «Beerdigung» des Projekts liess nicht mehr lange auf sich warten, weil eine stürmische Entwicklung dringend nach einer neuen Lösung rief.

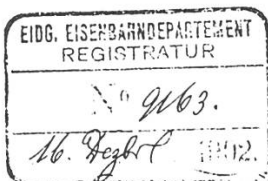
Drahtseilbahn Mülönen–Niesen

(Baugeschichte siehe Heimatbuch «Der Niesen»)

Schon 2 Jahre später, im Oktober 1902, zeigte sich, dass die «klassische Route» Wimmis–Niesen ihre Bedeutung verlieren und dass Wimmis, das aus der Entwicklung des Fremdenverkehrs bedeutenden Nutzen gezogen hatte, auf diese Vorteile inskünftig verzichten sollte.

Am 8. Juli 1901 wurde die BLS-Strecke Spiez–Frutigen eröffnet und damit ein Zubringer für eine künftige NB verwirklicht, der als ideal zu bezeichnen ist. Inzwischen hatte auch die Technik des Bahnbaus Fortschritte gemacht, die es zu nutzen galt.

Am 18. Oktober 1902 reichte ein Konsortium, bestehend aus Baumeister Johann Frutiger, Oberhofen, Rudolf von Erlach, Spiez und den Projektverfassern Ingenieure Strub & Thomann, Zürich, ein Konzessions-



Auszug aus dem Protokoll der Sitzung des Schweizerischen Bundesrates

Montag, 15. Dezember 1902.

Niesenbahn, Konzession.

Eisenbahndepartement. Gedruckte Vorlage.

Lehr
16. XII. 02.

Die im Entwurf vorgelegte Botschaft betreffend Konzession einer Drahtseilbahn von Mülmenen auf den Niesen (Niesenbahn) wird genehmigt.

An die eidg. Räte.

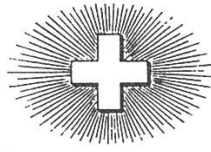
Ins Bundesblatt.

Protokollauszug ans Eisenbahndepartement zur Kenntnis.

Für getreuen Auszug,

Der Protokollführer:

Bern, den 19. August 1902.



Der schweizerische Ständerat

an den

schweizerischen Nationalrat in Bern.

Herrn!

Wir haben die Ehre, Ihnen den Beschluss, welchen wir heute betreffend
Trakt. Nr. 32 m.

Direktfahrbahn von Mülhausen auf den Biesen

(Biesenbahn)

(nach Entwurf des Bundesrats vom 15. Aug. 02, jedoch mit der
Änderung in Art. 16, wo die Frage für die Langfahrt auf Fr. 6. - und diejenige
für die Hin- und Rückfahrt auf Fr. 7 umgesetzt wird)
gefasst haben, zur weiteren Schlussnahme mitzuteilen.

Gleichzeitig benutzen wir diesen Anlass, um Sie, Herr, unserer voll-
kommenen Hochachtung zu versichern.

Im Namen des schweizerischen Ständerates,

Der Präsident:

Maffei

Der Protokollführer:

Krafft

sionsgesuch ein für den Bau einer Drahtseilbahn von Mülönen auf den Niesen. Im Vorbericht wurde dazu ausgeführt:

«Die ungünstigen Erfahrungen mit den Bahnen auf das Brienzer Rothorn und auf die Schynige Platte schrecken von der Ausführung eines Betriebssystems ab, das hohe Unkosten und einen sehr teuren Betrieb haben würde. Wie bekannt, vermochte das Seilbahnsystem auch kühne Entwürfe zu verwirklichen. Der Niesen ist für das Seilbahnsystem ungewöhnlich günstig. Vorteile:

- grosse Betriebssicherheit
- geringere Bau- und Betriebskosten
- ruhige Fahrt
- niedrigere Tarife

	<u>Zahnrad 1890</u>	<u>Drahtseilbahn 1902</u>
Bergfahrt	10.–	5.–
Talfahrt	6.–	3.–
Retourfahrt	15.–	7.–
– Baukosten	2,3 Mio	1,4 (1,7) Mio

Die daraus resultierende wirtschaftliche Rentabilität der Seilbahnen im allgemeinen ist nicht zu verkennen, sie hatte denn auch zur Folge, dass in der Schweiz seit der vor einem Vierteljahrhundert in Lausanne gebauten Seilbahn 28 neue entstanden sind, von denen weitaus die meisten eine befriedigende Rendite abwerfen, was von den Zahnradbahnen nicht gesagt werden kann.»

Konzession, Baudaten

- Genehmigung der Botschaft gemäss Bundesratsbeschluss vom 15. Dezember 1902
- Beschluss des Ständerats vom 19. 12. 1902 und des Nationalrats vom 20. Dezember
- Erster Arbeitstag: 26. August 1906
- Betriebseröffnung: 15. Juli 1910.

Rentabilität

- der Drahtseilbahn auf den Niesen: Seit 1933 ist die Niesenbahn schuldenfrei, und von da an konnten, wenn auch nicht immer, Dividenden an die Aktionäre ausgerichtet werden,
- der Zahnradbahn auf das Brienzer Rothorn (als Vergleichsobjekt für die auf 1893 geplante Zahnrad-NB): Keine Dividende, jährliches Aktionärsbillett zu einem reduzierten Preis. Zusätzliche Leistung: Dampfnostalgie.

Frequenzen-Fahrgäste	<u>NB</u>	<u>BRB</u>
1970	116 230	140 947
1971	148 467	169 622
1980	102 007	151 654
1983	101 822	162 883
1985	138 254	163 978
1986	116 391	153 943

Die Brienzer Rothornbahn (BRB) hat 1964 erstmals die 100 000er Marke überschritten, die NB 1970. Beide Bahnen haben von der Reisefreudigkeit des Publikums seit 1970 in erheblichem Masse profitiert, beförderte doch die NB im Eröffnungsjahr bloss 19 551 Personen, und die BRB brachte es im Krisenjahr 1931 auf nur 27 013 Fahrgäste. Es ist sicher, dass die Dampfnostalgie das ihre dazu beiträgt, dass die BRB gegenüber der Drahtseilbahn eine Mehrfrequenz von 20% bis maximal 60% auf die Schienen bringt.

Nach Eröffnung der Niesenbahn blieb Wimmis für viele Jahre noch Ausgangspunkt für die Niesenbesteigung. Mit dem letzten SEB-Zug kamen, hauptsächlich an Samstagabenden, zahlreiche Touristen an. Dutzende erreichten zudem das Niesendorf mit dem Fahrrad. Sie waren mit Karbidlaternen ausgerüstet und stiegen in der Kühle der Nacht angenehm die 1800 m bergan. Das erstrebenswerte Ziel war der Sonnenaufgang auf dem Niesengipfel.

Mit Aufkommen des ungehemmten Individualverkehrs nach dem Zweiten Weltkrieg ging für Wimmis auch dieser letzte Abglanz einstigen Touristenverkehrs weitgehend verloren. In Mülönen entstanden

ausgedehnte Parkplätze für Autos. Die Bahnen beantworteten die Herausforderung mit dem Fahrplan im Stundentakt. Beide Massnahmen vermochten neue Touristenströme anzuziehen. Die Teilstreckenfahrkarten der NB ermöglichen angenehme Kombination von Fahren und Wandern. Auch der Sonnenaufgang ist nun bedeutend bequemer zu geniessen, dies nach Nächtigung im preiswerten Kulmhotel.

Das Panorama

Die Aussicht vom Niesengipfel ist überwältigend. Der Bearbeiter des neuen Niesenpanoramas, Hans Schweizer, Thun, findet, dass der Niesen der grandioseste mit einer Bahn erreichbare Aussichtsberg Europas ist. Das Panorama gibt in vier Tafeln die erstaunliche Zahl von 503 markierten Punkten an. Der Blick schweift sogar über die Landesgrenze hinaus zu den Vogesen mit dem Grand Ballon in 145,7 km Distanz und zum Schwarzwald, wo gar die Aussichtstürme auf dem Feldberg und dem Seebuck (139,0 km) zu sehen sind. Gegen Süden erblickt man am Liskamm Partien, die in Italien liegen. Rechts vom Rawilpass kann man zwei Gipfel des Mont-Blanc-Massivs erkennen, die Aiguille de Triolet, überragt und umrahmt von den Grandes Jorasses, Grenzgipfel mit je einer französischen und einer italienischen Flanke, Entfernung 100,5 km.

So scheint der Schöpfer der Panoramaplatten 1987 dem ersten Projektverfasser einer Niesenbahn 1887 symbolisch die Hand zu reichen. Dieser hat vor genau hundert Jahren das gleiche Loblied auf den Niesen gesungen.

