

Der Bau der Niesenbahn 1906–1910

The construction of the Niesen Funicular

Die Baugeschichte

Am 26. August 1906 war der erste Arbeitstag. Eine elektrisch betriebene Bauwinde am linken Ufer der Kander diente zur Beförderung der Baustoffe.

Im Februar 1907 wurde der Tunnel der 1. Sektion in Angriff genommen. Im Jahre 1908 wurde das Maschinenhaus auf der Schwandegg erstellt und die Triebwerke sowie elektrischen Einrichtungen eingebaut.

Im Sommer wurde mit den Arbeiten an der 2. Sektion begonnen. Schlechter Baugrund verzögerte den Bau des Hegerntunnels. Im Herbst war das Maschinenhaus auf Kulm fertig und am 6. November wurde das Zugseil eingehängt.

Im Juni 1910 war die ganze Strecke befahrbar und die Bremsproben konnten stattfinden.

Nachdem der Bundesrat die Bewilligung erteilt hatte, konnte am 13. Juli 1910 die Einweihung stattfinden.

Construction History

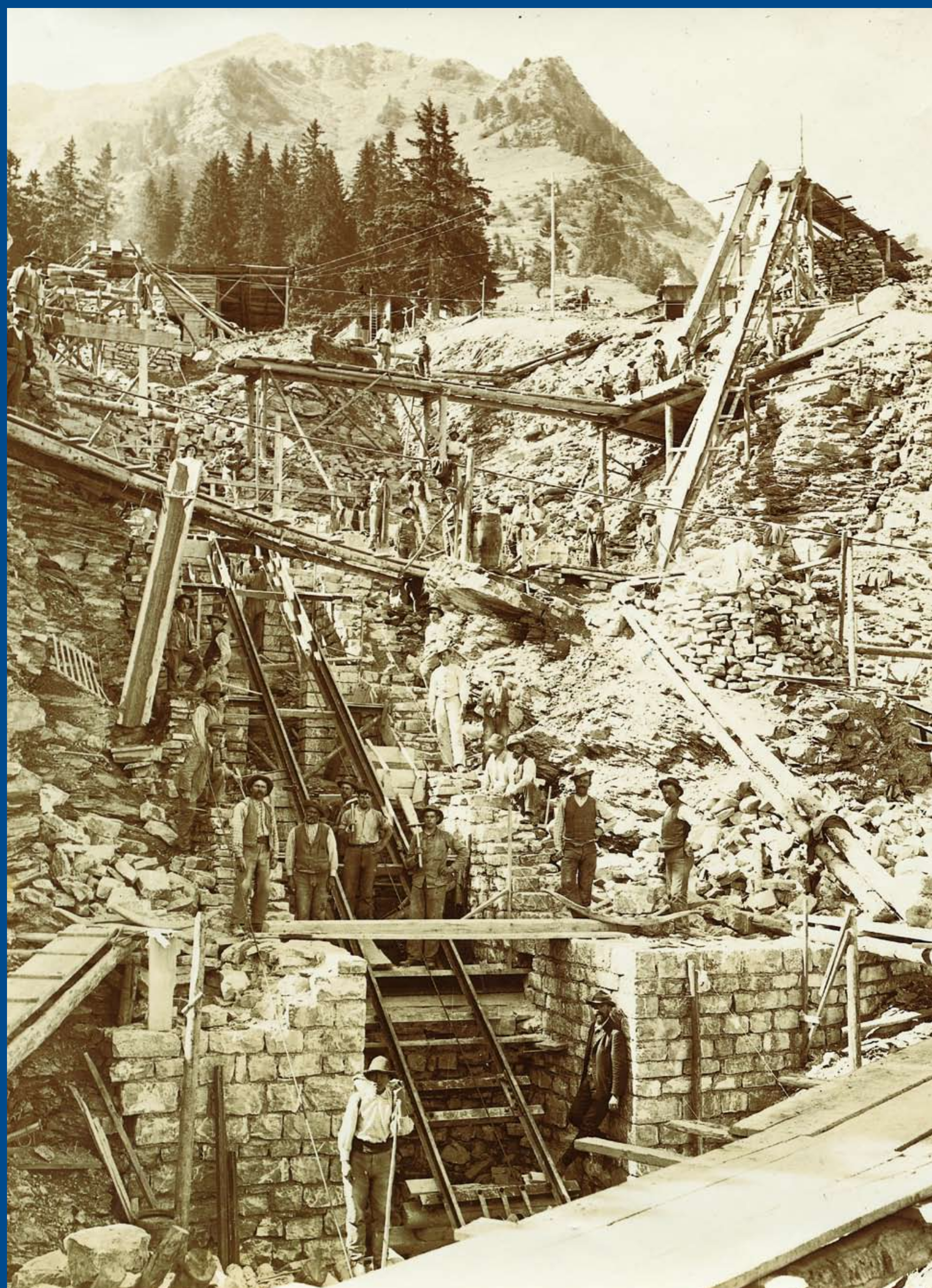
Construction commenced on 26 August 1906. An electrical winch on the left bank of the Kander River was used to transport building material.

In February 1907 construction of the first section of the tunnel commenced. The engine house at Schwandegg was built in 1908 and housed the propulsion unit and electrical system.

In that summer construction on the second section of the tunnel began. Bad rock delayed construction of the Hegern tunnels. The engine house on the summit was finished in autumn and on 6 November the main cable was installed.

The whole route was ready by June 1910 and brake testing could take place.

The inauguration took place on 13 July 1910 after authorisation of the grant from the Federal Council.



Bau der Umsteigestation Schwandegg
Construction of the transfer station Schwandegg

Die Erneuerung der Bahnanlagen 1946/47

Der zunehmende Reiseverkehr in den 20-er Jahren erforderte eine Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit, damit eine Herabsetzung der Fahrzeiten möglich wurde. Die Erneuerung umfasste unter Anderem die Neuausrüstung der Antriebe sowie die Anschaffung neuer Wagenkasten. Diese waren nun aus Alu mit einem Fassungsvermögen von je 60 Personen.

Upgrading the Railway infrastructure 1946/47

The increase in traffic in the 1920's required higher speeds to reduced travel time. New equipment purchased for the upgrade included better propulsion units and carriages each with a capacity of 60 people.

Technische Daten

Typ	Stand-Seilbahn
Talstation	693 m ü. M.
Mittelstation	1669 m ü. M.
Bergstation	2336 m ü. M.
Gesamtlänge	3499 m
Steigung	68% max.
Spurweite	100 cm
Fahrzeit	14+12 Min.

Technical Data

Type	Funicular
Valley station	693 meters above sea level
Middle station	1669 meters above sea level
Mountain station	2336 meters above sea level
Entire length	3499 m
Incline	68% max.
Gauge	100 cm
Travel time	14+12 min.



Bau der Station Niesen Kulm Construction of the Niesen Summit station

