



Giessbachbahn
Funiculaire du Giessbach
Giessbach funicular

Fahrpreise / Prix des billets / Ticket prices



Kaufen Sie jetzt Ihre Tickets.
Achetez vos billets maintenant.
Buy your tickets now.

	→	↔
Erwachsene / adultes / adults	CHF 7.00	CHF 14.00
Hotel-Übernachtungsgäste / clients de l'hôtel / hotel guests Kinder bis 5 Jahre / enfants jusqu'à 5 ans / children up to 5 years Hunde / chiens / dogs	gratis gratuit free	
Kinder 6-16 Jahre / enfants 6-16 ans / children 6-16 years	CHF 3.50	CHF 7.00
Velo & Veloanhänger / vélo & remorque vélo / bicycle & bicycle trailer	CHF 7.00	CHF 14.00
Rabatt / réduction / discount: BLS Seepass	CHF 7.00	CHF 11.00

Nicht gültig / pas valable / not valid:

GA, Halbtax-Abo, Tageskarte, Swiss Travel Pass, Swiss Card,
FVP, Juniorkarte, Enkelkarte, Eurail Pass, Jungfrau Travel
Pass



Frühling / Printemps / Spring 2026

Freitag, 03. April bis Freitag, 22. Mai
Du vendredi 03 avril au vendredi 22 mai
Friday, 3rd April to Friday, 22nd May

11h00–17h00

Letzte Talfahrt zum Schiff nach Interlaken 16.40 Uhr
→ letzte Bergfahrt 16.55 Uhr, Fahrzeit: 5 Minuten

Dernière descente vers le bateau pour Interlaken 16h40
→ dernière montée 16h55, durée du trajet : 5 minutes

Last descent to the boat to Interlaken 4.40 pm
→ Last ascent 4.55 pm, journey time: 5 minutes

Talfahrten Descentes Descents	Schiff Bateau Boat	Bergfahrten Montées Ascents
11.00	→ Brienz 11.09	11.15
*11.20		*11.30
11.40	→ Interlaken 11.51	11.55
*12.00		*12.15
Pause / Break		Pause / Break
13.00	→ Brienz 13.09	13.15
*13.20		*13.30
13.40	→ Interlaken 13.51	14.00
14.00	→ Brienz 14.09	14.15
*14.20		*14.30
14.40	→ Interlaken 14.51	14.55
15.00		15.15
*15.20		*15.30
15.40		15.50
16.00	→ Brienz 16.09	16.15
*16.20		*16.30
16.40	→ Interlaken 16.51	16.55

- * Die Bahn fährt nur bei grossem Personenandrang.
- Fahrgäste mit Rollstuhl: Bitte nehmen Sie vor Ihrer Anreise Kontakt mit uns auf: +41 33 952 25 25 oder grandhotel@giessbach.ch. Die Bahn ist nicht rollstuhlgängig.
- Spezialpreis für Gruppen ab 11 Personen – nur mit Voranmeldung bis 2 Tage vor dem Besuch (+41 33 952 25 98 oder event@giessbach.ch).
- Bei hohem Gästeaufkommen kann es zu Wartezeiten kommen und somit der Anschluss zur Schifffahrt nicht garantiert werden.

Sommer / Été / Summer 2026

Samstag, 23. Mai bis Sonntag, 11. Oktober
 Du samedi 23 mai au dimanche 11 octobre
 Saturday, 23rd May to Sunday, 11th October

10h00–18h00

Letzte Talfahrt zum Schiff nach Interlaken 17.40 Uhr
 → letzte Bergfahrt 17.55 Uhr, Fahrzeit: 5 Minuten

Dernière descente vers le bateau pour Interlaken 17h40
 → dernière montée 17h55, durée du trajet : 5 minutes

Last descent to the boat to Interlaken 5.40 pm
 → Last ascent 5.55 pm, journey time: 5 minutes

Talfahrten Descentes Descents	Schiff Bateau Boat	Bergfahrten Montées Ascents
10.00	→ Brienz 10.09	10.15
*10.20		*10.30
10.40	→ Interlaken 10.51	10.55
*11.00		*11.15
Pause / Break		Pause / Break
12.00	→ Brienz 12.09	12.15
12.20		12.30
12.40	→ Interlaken 12.51	13.00
13.00	→ Brienz 13.09	13.15
*13.20		*13.30
13.40	→ Interlaken 13.51	13.55
14.00		14.15
*14.20		*14.30
14.40		14.50
15.00	→ Brienz 15.09	15.15
*15.20		*15.30
15.40	→ Interlaken 15.51	15.55
16.00		16.15
*16.20		*16.30
16.40		16.50
17.00	→ Brienz 17.09	17.15
*17.20		*17.30
17.40	→ Interlaken 17.51	17.55
Nur samstags / Seulement les samedis / Saturdays only 23.05.–29.08.2026		
20.00	→ Brienz 20.09	20.15
20.40	→ Interlaken 20.51	20.55

- * Le funiculaire circule uniquement en cas de forte affluence.
- Passagers en fauteuil roulant : Veuillez nous contacter avant votre voyage : +41 33 952 25 25 ou grandhotel@giessbach.ch.
Non accessible aux fauteuils roulants.
- Prix spécial pour les groupes dès 11 personnes – uniquement sur réservation au moins 2 jours à l'avance (+41 33 952 25 98 ou event@giessbach.ch).
- En cas de forte affluence, il peut y avoir des temps d'attente et la correspondance avec le bateau ne peut donc pas être garantie.

Winter / Hiver / Winter 2026

Montag, 12. Oktober bis Sonntag, 18. Oktober (täglich)
 Du lundi 12 octobre au dimanche 18 octobre (tous les jours)
 Monday, 12th October to Sunday, 18th October (daily)

12h45–16h40

Ab Mittwoch, 21. Oktober bis Sonntag, 06. Dezember,
 nur Mittwoch bis Sonntag

Du mercredi 21 octobre au dimanche 06 décembre,
 uniquement du mercredi au dimanche

From Wednesday, 21st October to Sunday, 06th December,
 only from Wednesday to Sunday

Talfahrten Descentes Descents	Schiff Bateau Boat	Bergfahrten Montées Ascents
12.45	→ Brienz 12.56	13.00
13.25	→ Interlaken 13.34	13.40
Pause / Break		Pause / Break
*14.20 / 15.00 / *15.20		*14.30 / 15.10 / *15.30
15.50	→ Brienz 15.58	16.00
16.20	→ Interlaken 16.32	16.35



- * The funicular operates only during high demand.
- Passengers with wheelchairs: Please contact us before your journey: +41 33 952 25 25 or grandhotel@giessbach.ch.
Not wheelchair-accessible.
- Special price for groups of 11 or more – only with prior reservation at least 2 days in advance (+41 33 952 25 98 or event@giessbach.ch).
- If there are a lot of guests, there may be waiting times and the connection to the boat trip cannot be guaranteed.



Fahrplan 2026 Thuner- und Brienersee
 Horaire Lac de Thoune et Lac de Brienz
 Timetable Lake Thun and Lake Brienz

Die Giessbachbahn

Die Standseilbahn mit den zwei Bahnwagen stammt aus der goldenen Zeit der Belle Époque, den Jahren des Aufbruchs, der Veränderungen, des Glanzes und der Pioniertaten.

Die Gebrüder Hauser erhielten damals die Bau-Konzession, um ihren Gästen im Grandhotel die letzte Etappe ihrer Anreise, den steilen Fussweg von der Schiffstation zum 100 Meter höher gelegenen Hotel, zu erleichtern.

Die Eröffnung der Giessbachbahn im Juli 1879 erweckte in vielerlei Hinsicht Aufsehen und prägte die Entwicklung der Bergbahnen nachhaltig; denn sie war nicht nur die weltweit erste Standseilbahn für Touristen, sondern auch die erste Bahnanlage mit einem Wasserübergewicht-Antriebssystem und der genialen Abt'schen Weiche, entworfen vom Bergbahn-Pionier Roman Abt. Diese Weiche erlaubte erstmals den Streckenbau mit nur einem Gleis. Die Erfindung für zwei im Pendelbetrieb verkehrende Seilbahnwagen galt damals als bahnbrechend und findet heute noch Verwendung. Bis zur Jahrhundertwende wurden allein in der Schweiz 15 weitere durch Wasserkraft angetriebene Drahtseilbahnen nach dem Vorbild der Giessbachbahn gebaut. Dann folgten die Jahre der Schwebebahnen – und nun erinnert man sich wieder an die gute, alte Standseilbahn, überwiegen deren Vorteile doch auch heute noch stark. Bei den «Tourismusplanern» liegt sie momentan voll im Trend.

Die Giessbachbahn wurde durch die Maschinenfabrik Aarau von Niklaus Riggensbach konstruiert und später durch die Firma Bell in Kriens umgebaut. Seit 1948 wird die Bahn elektrisch betrieben. Heute befindet sich die Giessbachbahn im Besitz der von Franz Weber gegründeten Stiftung «Giessbach dem Schweizer-volk».

Le funiculaire du Giessbach

Le funiculaire et ses deux wagons datent de l'ère dorée de la Belle Époque, des années du renouveau, empreintes de changements, pleines de paillettes, auréolées de gloire et d'œuvres de pionniers.

A l'époque, les frères Hauser avaient obtenu la concession pour sa construction afin de faciliter à leurs hôtes le franchissement de la dernière étape de leur voyage à l'hôtel, à savoir la montée raide, sur un sentier pédestre, de l'embarcadère vers l'hôtel,

situé à 100m plus haut. L'inauguration du funiculaire du Giessbach, en juillet 1879, fit sensation à plusieurs points de vue et laisse une empreinte durable dans l'évolution des chemins de fer alpins ; il fut non seulement le premier funiculaire pour touristes au monde, mais également la première installation ferroviaire dotée d'un système de propulsion unique : un réservoir en tôle dans lequel on introduisait, avant de partir du sommet, le poids d'eau fournissant l'effet moteur. Un aiguillage astucieux, conçu par le pionnier des chemins de fer alpins, Roman Abt, permit la construction du tracé sur une seule voie – une première. L'invention géniale de la bifurcation pour deux wagons pendulaires circulant du funiculaire fut, à l'époque, considéré comme révolutionnaire et reste, à l'heure actuelle, encore en utilisation. Jusqu'au début du 20^{me} siècle, 15 autres funiculaires dotés de ce même système de propulsion à eau, à l'exemple de Giessbach, étaient construits rien qu'en Suisse. Débute alors l'époque durant laquelle les téléphériques à câble étaient en vogue – mais aujourd'hui, on se souvient du bon vieux funiculaire dont les avantages priment encore fortement sur les inconvénients. Les vendeurs de produits touristiques affirment qu'il est, de nouveau, très demandé.

Le funiculaire du Giessbach a été construit par la fabrique de machines d'Aarau, propriété de Niklaus Riggenbach. Plus tard, l'entreprise Bell à Kriens procédait à des transformations. Depuis 1948, le petit chemin de fer fonctionne grâce à une propulsion électrique. Aujourd'hui, le funiculaire du Giessbach est propriété de la Fondation « Giessbach au Peuple Suisse », créée par Franz Weber.

The Giessbach funicular

This unique little train with its two wagons dates all the way back to that golden era at the turn of the previous century. At that time of change, of glitter, sparkle and of the awakening of pioneering achievements. This was when the Hauser brothers were given planning permission to improve the steep footpath which climbed up from the landing pier on the lakeside up to the Giessbach hotel, 100 meters above.

In many respects the opening of the Giessbach funicular in July 1879 caused a stir which led to the sustained development of funicular railway construction, not only because this was the first cable-driven funicular for tourists, but also because this was the first railway line which operated on a hydraulic system,

and featured the ingenious «Abt» points developed by Roman Abt, the funicular pioneer, which enabled a railway connection to be built using only one railway line.

At the time, the discovery of this ingenious system for two cable-hauled railway wagons operating in a shuttle configuration was considered as revolutionary – and today it still finds applications. In Switzerland, before the turn of the last century, 15 other water-powered cable-hauled railways were built on the Giessbach model, and in the years to come suspension cable cars were developed, once again recalling those good old cable-hauled railways whose advantages today continue to be recognised, as can be witnessed in modern tourist developments where they are once again in vogue.

The Giessbach funicular was built at the Niklaus Riggenschach machine works in Aarau, and was later refurbished by the Bell Company based in Kriens. The line was electrified in 1948. Today it belongs to the «Giessbach to the Swiss People Foundation», created in 1983 by Swiss ecologist Franz Weber.

Daten und Fakten der Giessbachbahn

Standseilbahnen gehören zusammen mit den Zahnradbahnen zur ältesten Form von Bergbahnen. Sie sind das geeignete Verkehrsmittel, um eine konstante Zahl von Fahrgästen pro Stunde über eine kurze und steile Strecke zu befördern. Technisch sind sie im Vergleich zu anderen Bergbahntypen anspruchslos und zuverlässig.

Faits et données du funiculaire du Giessbach

Avec les chemins de fer à crémaillère, les funiculaires représentent la plus ancienne forme de chemins de fer alpins. Ils sont le moyen de transport approprié pour véhiculer un nombre horaire constant de voyageurs sur un trajet court et fortement incliné. Peu exigeants et très fiables sur le plan technique par rapport à d'autres types de chemins de fer alpins, ils présentent l'avantage de pouvoir négocier les virages sans aucun problème.

Some useful information on the Giessbach cable-hauled funicular

Along with cog railways, cable-hauled funicular are the oldest forms of Alpine mountain railways, and are also the most appropriate means of transporting a regular number of passengers over a short distance on a steep incline. As well as requiring less maintenance, cable-hauled Funiculars are mechanically more reliable than other forms of mountain railways and offer the additional advantage of being able to negotiate sharp bends without any difficulty.

Abt'sche Weiche

Ausweiche in der Mitte des Streckennetzes, wobei die jeweils innere Schiene an der Stelle, wo sie die Mitte des Gegengleises durchstösst, unterbrochen ist, so dass das Seil des anderen Wagens nicht tangiert wird. Die Fahrzeuge haben an den äusseren Rädern zwei Spurkränze, an den inneren ein Flachrad. Die Innenräder sind extra breit, so dass sie die relativ breiten Gleislücken ohne Einbusse an Fahrkomfort überfahren können.

L'aiguillage d'Abt

Bifurcation au milieu du tracé. Le rail intérieur est interrompu à l'endroit où il traverse le milieu du rail opposé, évitant ainsi que le câble de l'autre wagon ne soit touché. Les wagons disposent de deux boudins sur leurs bandages extérieurs, mais pas à l'intérieur ; par contre, les roues intérieures sont extra-larges, ce qui leur permet de franchir les intervalles relativement larges entre les rails sans diminution du confort pendant le transport.

Abt points

By way of the world-famous Abt points, the railway track splits into a fork where the inner rail is discontinued when crossing the axis of the opposite rail, thereby ensuring that the cable from the other wagon is not touched. The outer wagon wheels (on the outer side of the fork) are fitted with flanges, while the inner wheels are wider, thereby enabling them to cross the relatively wide gaps between the rails without diminishing passenger comfort.

Wasserkraft-Antrieb

Wasserkraft-Antrieb bei Standseilbahnen galt damals als bahnbrechende Erfindung, wurde nach einigen Jahrzehnten jedoch durch den Elektroantrieb abgelöst. Früher waren beide Bahnwagen mit einem grossen Wassertank ausgestattet. Während des Halts wurde der Tank im «Bergwagen» mit Wasser gefüllt, der Tank im «Talwagen» geleert. Durch das Übergewicht konnte der zu Tal fahrende Wagen den bergwärts fahrenden Wagen hochziehen. Genial und simpel zugleich.

La propulsion à eau

A l'époque, la propulsion à eau pour les funiculaires était considérée comme une invention révolutionnaire, mais elle a été relayée quelques décennies plus tard par la propulsion électrique. Autrefois, les deux wagons étaient équipés d'un énorme réservoir d'eau. A l'arrêt, le réservoir du wagon se trouvant en haut du rail était rempli d'eau, celui du wagon au bord du lac vidé. A l'aide de ce «surpoids» en eau, le wagon se dirigeant vers le bas pouvait tracter le wagon montant. Génial et simple à la fois!

Water-driven propulsion technology

When first brought into service, water-driven propulsion technology was considered as being revolutionary. Nevertheless, this means of propulsion was replaced a few decades later by electrical power. At that time, wagons on water-powered lines were equipped with huge water reservoirs which were filled when a wagon departed from the upper station and emptied again when it reached the lakeside. The weight of the water in the descending wagon was then sufficient for it to haul the wagon with the empty reservoir up the incline – an ingenious and simple invention!



Technische Daten

Spurweite: 1.0 m
Neigung: 280 ‰
Höhe Talstation: 568 m ü. M.
Höhe der Bergstation: 666 m ü. M.
Länge der Schräge: 345 m
Wagenkapazität: je 40 Personen
Fahrzeit: 5 Minuten
Fahrgeschwindigkeit: 1.5 m/s
Zugseil: 26 mm Durchmesser
Antrieb heute: Frequenzgesteuerter Drehstrommotor, 45 kW

Données techniques

Largeur de la voie : 1.0 m
Pente : 280 ‰
Altitude station inférieure : 568 m d'altitude
Altitude station supérieure : 666 m d'altitude
Longueur totale : 345 m
Nombre de passagers maximum par wagon : 40 personnes
Durée du trajet : 5 minutes
Vitesse : 1.5 m/s
Câble tracteur : 26 mm de diamètre
Entraînement actuel : moteur triphasé à commande de fréquence, 45 kW

Technical information

Track width: 1.0 m
Gradient: 280 ‰
Lakeside station altitude: 568 m a.s.l.
Mountain station altitude: 666 m a.s.l.
Track length: 345 m
Wagon carrying capacity: 40 passengers
Trip duration: 5 minutes
Speed: 1.5 m/s
Hauling cable: 26 mm diameter
Drive today: Frequency-controlled three-phase motor, 45 kW





Durch die stetig steigenden gesetzlichen Betriebsanforderungen muss die historische Giessbachbahn ihre Bahnwagen wie auch die Infrastruktur diesen Gegebenheiten anpassen. Die jährliche Revision im Frühjahr sowie die Instandhaltung der Bahnwagen und Infrastruktur sind sehr zeit- und kostenintensiv. Zudem benötigen die kürzlich totalsanierten Bahnwagen, welche nun im eleganten historischen Grün erscheinen, höchste Sorge und Pflege für die Erhaltung im Originalzustand, damit der Weiterbetrieb in Zukunft die gesetzlichen Anforderungen erfüllen kann.

Damit die historische Giessbachbahn weiterhin Gross und Klein begeistert und uns noch lange erhalten bleibt, bitten wir um Ihre Unterstützung. Nur mit Ihrer Spende lebt die einmalige Welt des Giessbach weiter. Ganz herzlichen Dank.

PC 30-55-3 | IBAN CH0709000000300000553

Spenden an die Stiftung Giessbach können vom steuerbaren Einkommen angezogen werden.

En raison de l'augmentation constante des exigences légales en matière d'exploitation, le funiculaire du Giessbach doit adapter ses wagons ainsi que son infrastructure à ces conditions. La révision annuelle au printemps ainsi que l'entretien des wagons et de l'infrastructure sont très coûteux en temps et en argent. De plus, les deux wagons récemment rénovés, qui apparaissent désormais dans un élégant vert historique, nécessitent le plus grand soin et la plus grande attention afin d'être maintenus dans leur état d'origine.

Pour que le funiculaire historique de Giessbach continue d'enthousiasmer petits et grands et qu'il existe encore longtemps, nous faisons appel à votre soutien. Ce n'est qu'avec vos dons que le monde unique de Giessbach continuera à vivre. Merci de tout cœur.

PC 30-55-3 | IBAN CH0709000000300000553

Les dons à la fondation Giessbach peuvent être déduits du revenu imposable.

The Giessbach funicular has to adapt its carriages and infrastructure to the ever-increasing legal requirements. The annual spring overhaul and maintenance of the cars and infrastructure is extremely time-consuming and costly. What's more, the two newly-renovated railcars, which now appear in an elegant historic green, require the utmost care and attention in order to be maintained in their original condition.

To ensure that the historic Giessbach funicular continues to enthrall young and old alike, and that it remains in existence for many years to come, we are calling for your support. It's only with your donations that the unique world of Giessbach will live on. Thank you very much.

PC 30-55-3 | IBAN CH0709000000300000553

Donations to the Giessbach Foundation can be deducted from taxable income.

HAUSER FRÈRES

GIESSBACH

DRAHTSEILBAHN

ABFAHRT VON DER SEESTATION
sofort nach Ankunft der Dampfschiffe

ABFAHRT VOM HÔTEL
15 Minuten vor Abgang der Dampfschiffe

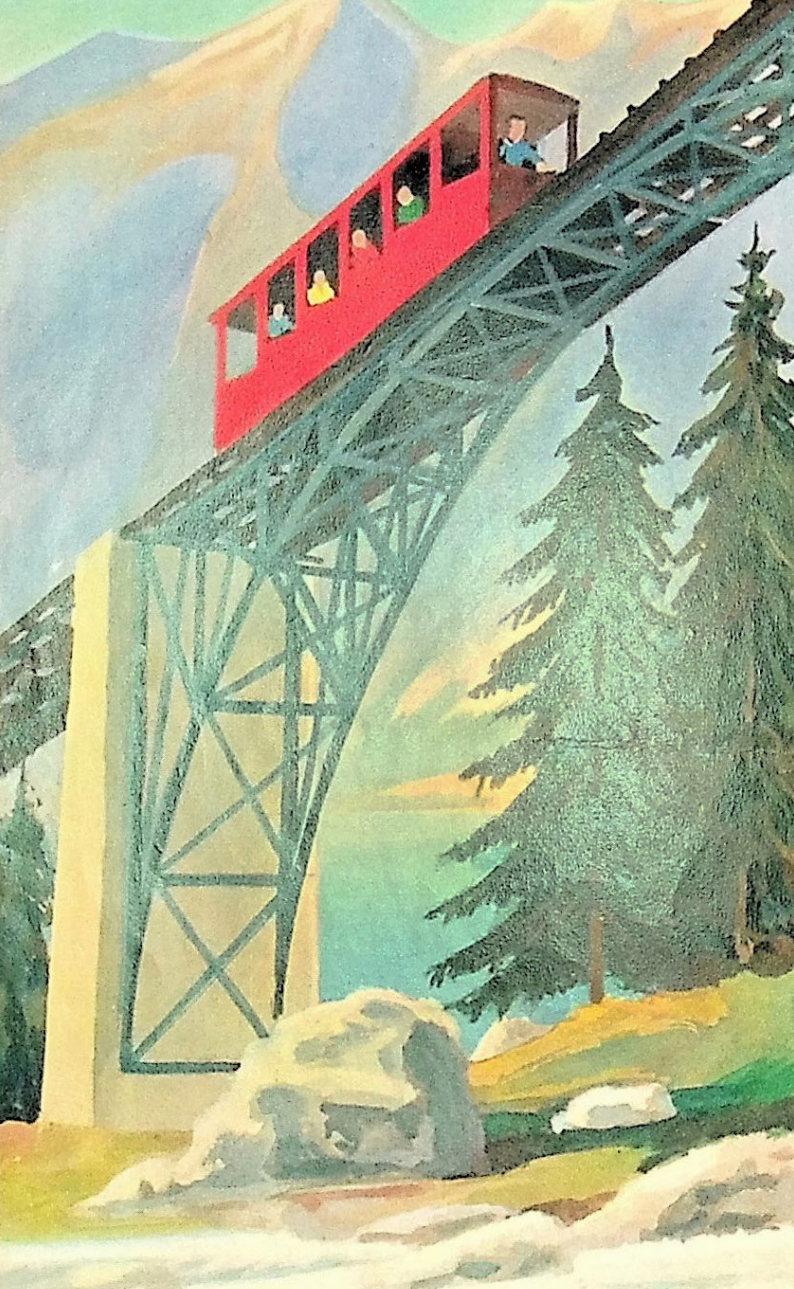
TAKEN

Billet für Hin- & Rückfahrt · Fr. 1.- Cts.
Kinder unter 10 Jahren „ - 50..

Billets sind zu haben an den
Bahnhöfen in Interlaken,
auf den Dampfbooten und
auf den Stationen am Giessbach

Extrazüge werden zu jeder
Zeit ausgeführt, wenn die-
selben den regelmässigen
Betrieb nicht stören.

1892



Giessbach

SWITZERLAND BERNESE OBERLAND