Unsere Bahn wird Wirklichkeit

Autor(en): **Neuhaus, Josef**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Nidwaldner Kalender**

Band (Jahr): **105 (1964)**

PDF erstellt am: **25.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-1033571

Nutzungsbedingungen

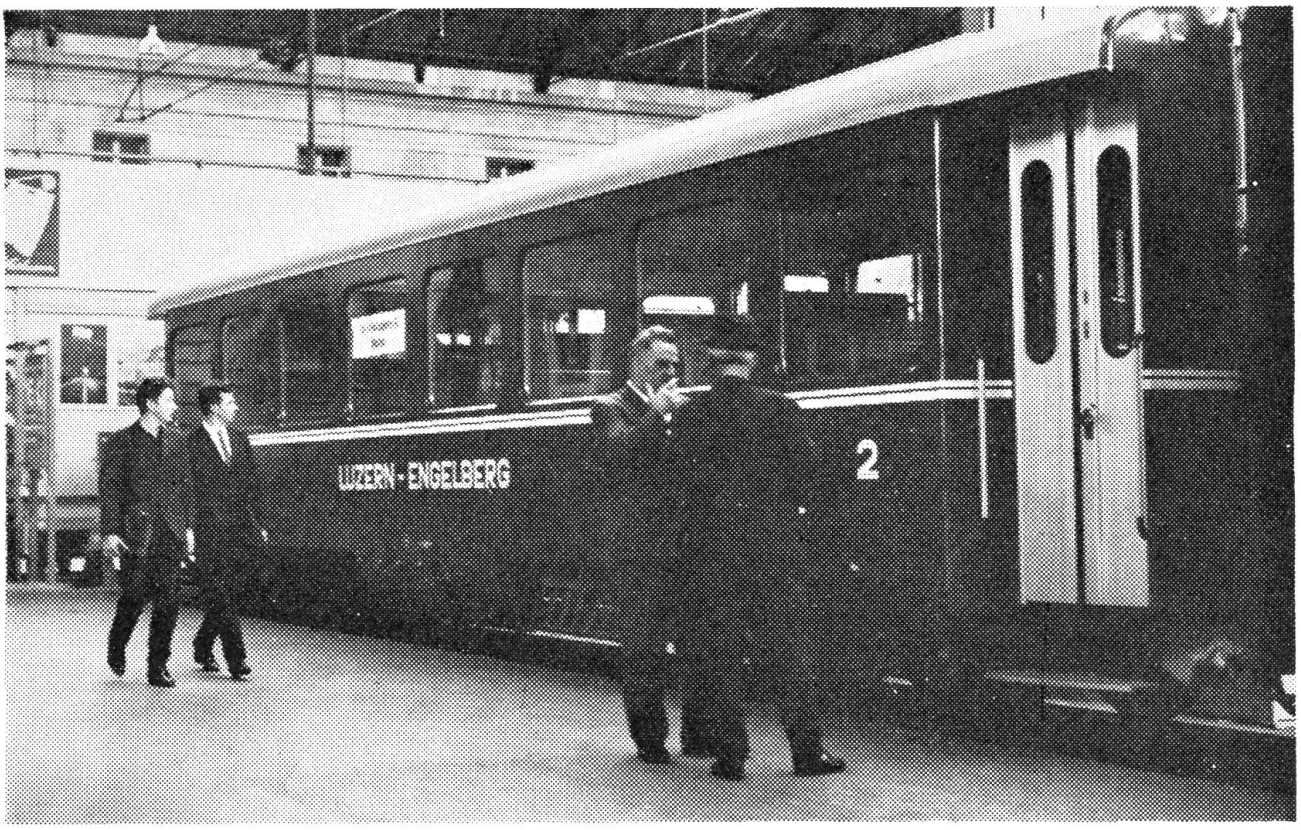
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch



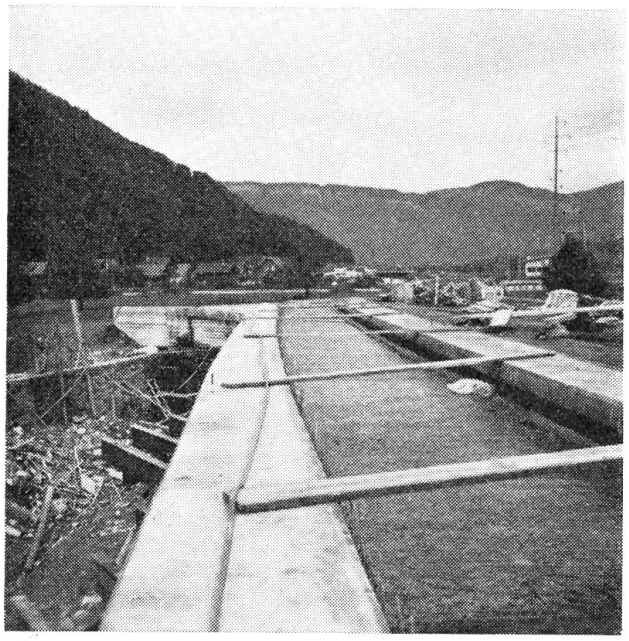
Klischee Luz. Tagblatt

Unsere Bahn wird Wirklichkeit

Langsam, aber sicher schreiten die Arbeiten für die technische Erneuerung der Luzern-Engelberg-Bahn voran. Nachdem im Loppertunnel die Geleise schon im Februar 1963 von Hergiswil bis Tunnelende verlegt waren, konnte das Geleise Mitte September des gleichen Jahres bis zum Brückenende weiter gezogen werden. Sobald der Damm von der Brücke zum neuen Stationsgelände geschüttet ist, wird auch hier mit den Geleise-Arbeiten begonnen, die bis Juni 1964 beendet sein werden. Das neue Stationsgebäude in Stansstad ist im Rohbau erstellt. Es wird nebst Diensträumen einen Kiosk, eine Buvette sowie eine Vier- und eine Drei-Zimmerwohnung enthalten. Die Personenunterführung, die von der Rozlochstraße aus die Verbindung mit dem Seerosenweg herstellt, ist im Bereiche der Geleiseanlage fertig erstellt. Von dieser Unterführung aus wird auch der Zwischen-Perron über zwei Treppen erreicht werden können, was viel zu einer flüssigen Verkehrsabwicklung beitragen wird.

Zwischen Stansstad und Stans ist die für die Ueberbrückung der Autobahn zu erstellende Bahnbrücke geschalt und wird noch vor Ende des Jahres betoniert. In Stans sind die Landerwerbsverhandlungen der Gemeinde für das neue Stationsgebiet zu einem guten Ende geführt worden, so daß auch hier endlich mit der Detailplanung für die neue Station begonnen werden kann. Mit dem Umbau der Station Stans werden der Niveau-Uebergang Tottikonstraße mit einer Halbbarriere und derjenige der Buochser-Straße mit einer Voll-Barriere ausgerüstet. Gleichzeitig wird der Wilrank umgebaut und dieser Uebergang mit Blinklichtsignal und Halb-Barriere versehen.

Im Raume Dallenwil macht die Verlegung des Trasses gute Fortschritte. Die neue Station ist im Rohbau fertig. Nebst den



Die Bahn- und Straßenbrücke über die Aa bei Dallenwil. In die Rinne wird das Bahntrasse verlegt. Die Straße nach Engelberg ist in die gleiche Brücke einbezogen.

Diensträumen erhält diese Station eine Vierzimmerwohnung, die für den Stationsvorstand reserviert ist. Bis Ende des Jahres wird der Umbau der Strecke Büren-Niederrickenbach einschließlich neue Stationsanlage und Brücke über die Aa beendet sein.

Die Haltestelle Niederrickenbach wurde erneuert und der Perron auf 50 m verlängert. Die Unterführung, die von der Haltestelle zur Talstation der Luftseilbahn nach Maria Rickenbach führt, ist beendet.

Die Station Wolfenschießen ist mit einem dritten Geleise ausgerüstet worden. Gleichzeitig wurden die Abstellgeleise verlängert, weil inskünftig die Anhänge-Wagen nicht mehr bis Grafenort, sondern nur noch bis Wolfenschießen mitgeführt werden.

Die Ausweichstelle Gherst wurde an die neuen Bedürfnisse angepaßt und die Ausweichgeleise verlängert. Hier waren große Erdbewegungen nötig, eine Stützmauer mußte abgebrochen und neu erstellt werden.

Im Raume Boden-Espen wird die ganze Linienführung der Bahn in Anpassung an den Straßenausbau durch den Kanton Obwalden flüssiger gestaltet und die Kurvenradien werden verbessert. Die Geleiseanlagen der Station Engelberg sind fertig umgebaut. Hier muß lediglich noch die alte Wagenremise abgebrochen und auf der gegenüberliegenden Seite zweckentsprechend neu aufgebaut werden.

Die neue Fahrleitung, es ist eine gewichtsnachgespannte Fahrleitung in Vielfach-Aufhängung, ist zu 70% montiert.

Das Rollmaterial wird vollständig erneuert, einerseits, weil mit den alten aus dem Jahre 1898 stammenden Motorwagen und Anhängern größere Geschwindigkeiten als 40 km nicht eingehalten werden können, anderseits, weil die gesamte Zahnstange auf der Steilrampe ersetzt wird, damit Güterwagen, später auch einmal Personenwagen der Brünigbahn bis Engelberg geführt werden können.

Die fünf Pendelkompositionen setzen sich zusammen aus dem Triebwagen, dem als Personenwagen ausgebauten Mittelwagen und dem Steuerwagen. Für den Pendelbetrieb sind technisch nur der Triebwagen und der Steuerwagen erforderlich. Der Mittelwagen dient lediglich der Erhöhung der Platzzahl im betreffenden Zug. Das totale Platzangebot jeder dreiteiligen Pendelkomposition umfaßt 147 Sitz- und maximal 55 Stehplätze. 20 Sitzplätze erster Klasse sind im Steuerwagen untergebracht. Alle Wagen haben elektro-pneumatische Schließvorrichtung und Faltenbalg und sind durchgehend mit Lautsprechern ausgerüstet. Im Tal werden die Züge mit maximal 75 km und auf der Bergstrecke mit 12—19 km verkehren können. Für die Strecke Luzern-Engelberg benötigen die Züge, die alle Stationen und Haltestellen bedienen, rund 60 Minuten, während Schnellzüge ohne Halt diese Strecke in 50 Minuten zurücklegen können.

Die Tatsache, daß die ersten Personenwagen für die neue Luzern-Engelberg-Bahn durch die Lieferfirmen bereits abgeliefert wurden, zeigt, daß die Eröffnung der durchgehenden Bahn nun doch in greifbare Nähe rückt. Bis Ende 1964 dürfte es soweit sein, daß die schmucken Pendelzüge Nidwalden und dem Klosterhof Engelberg die langersehnten verkehrstechnischen, verkehrspolitischen und wirtschaftlichen großen Vorteile bringen werden.

Josef Neuhaus