Von der StEB zur LSE und jetzt zur Zentralbahn

Autor(en): **Christen, Beat**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Nidwaldner Kalender**

Band (Jahr): **146 (2005)**

PDF erstellt am: **25.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-1033839

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

40 Jahre Luzern–Stans–Engelberg-Bahn

Von der StEB zur LSE und jetzt zur Zentralbahn

Die Geschichte der Schweiz ist seit 150 Jahren untrennbar mit der Entwicklung des nationalen Eisenbahnnetzes verbunden. Zu diesen Bahnen zählt auch die Luzern–Stans–Engelberg-Bahn, die zusammen mit der Vorgängerbahn StEB dem Kanton Nidwalden und der Talschaft von Engelberg entscheidende Impulse gegeben hat.

Von Beat Christen

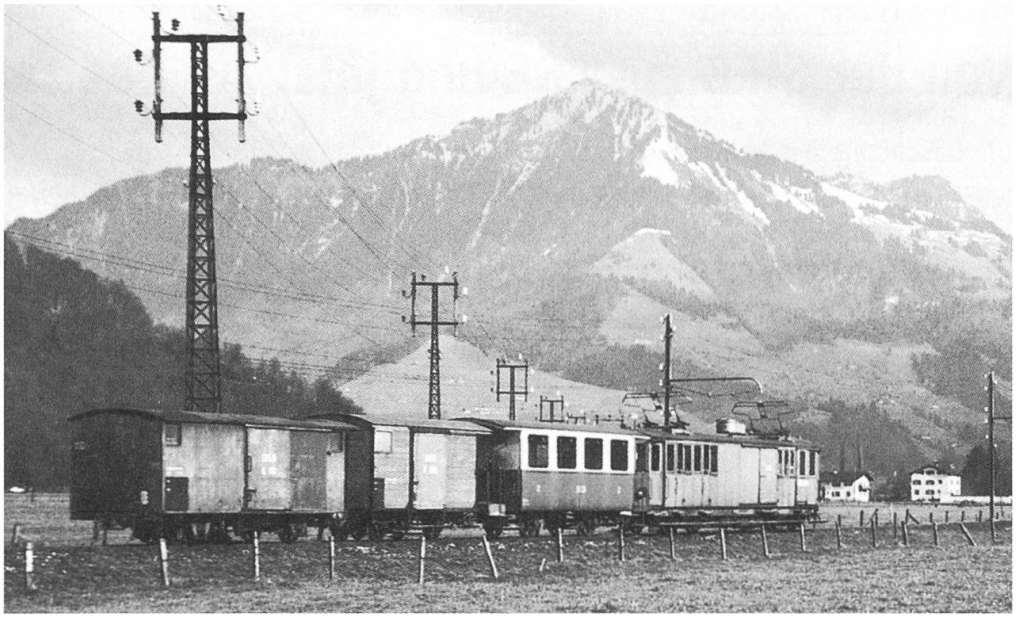
"Achtung, auf Gleis drei erfolgt die Einfahrt des Personenzuges aus Luzern. Bitte zurücktreten." Die Ansage durch den Lautsprecher auf dem Bahnhof in Engelberg ist zur Routine geworden. Auf dem Schienenweg von Luzern nach Engelberg und dies in knapp einer Stunde: davon konnte man vor etwas mehr als 50 Jahren nur träumen. Die Reise mutierte damals beinahe zur Tagesreise. Stansstad war dabei der Dreh- und Angelpunkt. Gleich bei der Schiffsstation begann die Bahnfahrt nach Engelberg mit der alten Stansstad–Engelberg-Bahn, kurz StEB genannt. Zuvor hatten die Reisenden in Luzern das Schiff zu besteigen und in beschaulichem Tempo ging es vorerst mal auf dem Seeweg nach Stansstad. Kein Wunder, träumte man schon zu Beginn des letzten Jahrhunderts von einer Linienführung entlang des Loppers. Das wohl kühnste Projekt aus jener Zeit war die so genannte "elektrische Vollbahn". Die Pläne von 1908 sahen eine Bahn vor, welche die Strecke Luzern–Stans in 18 Minuten zurück legen sollte. Praktisch die gleiche Zeit, welche heute die Kompositionen der Luzern–Stans–Engelberg-Bahn benötigen. Doch auch diese Pläne wurden wieder, wie in der Folge viele andere auch, begraben. So richtig in Fahrt kamen die Ausbaupläne erst wieder in den 1950er Jahren.

Gut Ding will Weile haben

Dass der Spruch, "Bundesmühlen malen langsam" nicht von ungefähr kommt, musste der Nidwaldner Regierungsrat in der Mitte des letzten Jahrhunderts feststellen. Nachdem er am 7. November 1951 ein Konzessionsgesuch für die Verbindungsbahn nach Hergiswil eingereicht hatte, musste der hohe Rat zu Stans bis zum

Ziehbrücke beim Grünenwald zwischen Grafenort und Engelberg.
Heute unvorstellbar.

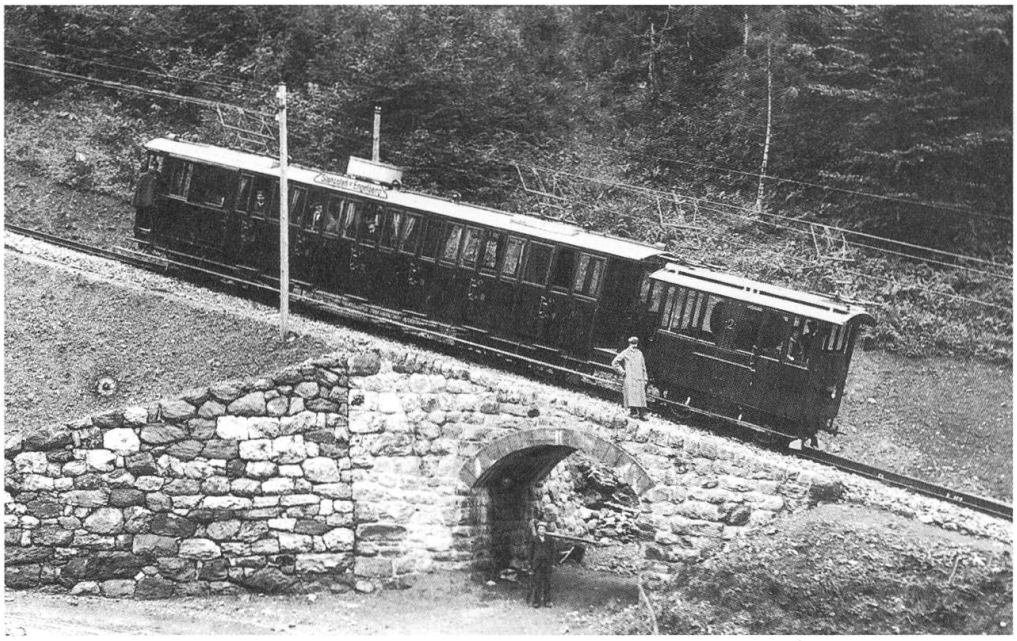
Motorwagen Nr. 3 unterwegs als Güterzugskomposition zwischen Stansstad und Stans.



1. Oktober 1956 warten, ehe die Konzession von Bern erteilt wurde. 5,5 Millionen Franken bewilligte der Bund für die Sanierung der StEB, "wenn auch die beiden Kantone Nidwalden und Obwalden den gleich hohen Beitrag dazu leisten", war aus Bern zu vernehmen. Sowohl in Obwalden wie auch in Nidwalden war man allerdings dazu nur bereit, wenn die Bahn von Stansstad nach Hergiswil weiter geführt wird. Die Konzession für diese Verbindungsbahn erteilte die Bundesversammlung am 29. September 1956. Die Freude über die Erteilung der Konzession hielt sich in Grenzen. Noch stellten sich dem Vorhaben Hindernisse, zum Beispiel in Form einer von unzufriedenen Obligationären verlangten Zwangsliquidation des Unternehmens, in den Weg. Die Liquidation war beschlossene Sache, ehe es im November 1957 der Ersparniskasse Nidwalden gelang, die Mehrheit der Obligationen zu erwerben. Der Weg zu einem Nachlassvertrag und somit für eine neue Zukunft der StEB war endlich offen.

Mit Hochdruck gearbeitet

Das Problem Lopper konnte nun definitiv angepackt werden. Es war bereits Sommer und man schrieb das Jahr 1961, als die letzten Details der



Abteilwagen Nr. 4 und die Berglokomotive beim so genannten Schwybogen zwischen Obermatt und Engelberg.

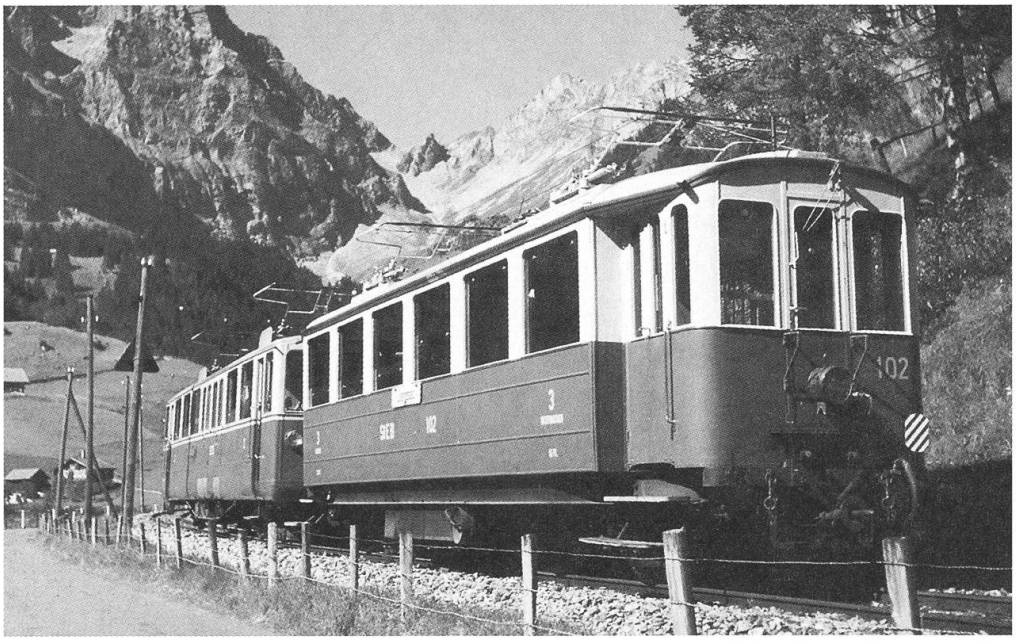
Linienführung bereinigt werden konnten. Bereits zuvor hatte man mit den Vorbereitungsarbeiten an den beiden Tunnelportalen begonnen. Der 23. März 1962 brachte den lange ersehnten Durchstich am Lopper und im Herbst des gleichen Jahres waren die Tiefbauarbeiten so weit abgeschlossen, dass mit dem Einbau der bahntechnischen Ausrüstung begonnen werden konnte. Gleichzeitig wurde der Umbau der bisherigen Stammlinie von Stansstad nach Engelberg in Angriff genommen. Im Zuge dieser Arbeiten wurde in Dallenwil das Stationsgebäude vom Dorf an die neue Kantonsstrasse verlegt. Das Jahr 1964 rückte näher und damit der Abschied von der altehrwürdigen StEB.

Schlag auf Schlag

Am 20. August 1964 fand bei der Acheregg-brücke in Stansstad ein historischer Moment statt. Um 16.45 Uhr wurde die Lasche am letzten Schienenstück von den beiden Wolfenschiesser Bahnmitarbeitern Josef Waser und Thedy Christen angebracht. Was muss dies für ein Gefühl auch für den damaligen Nidwaldner Baudirektor August Albrecht gewesen sein. Zum ersten Mal in der Geschichte des nidwaldnerischen Verkehrswesen wurde es möglich, direkt per Schiene von Stansstad nach Hergiswil zu gelangen. Der schon lange ersehnte Zusammenschluss der Luzern–Stans–Engelberg-Bahn und der SBB war Tatsache. Der Anschluss von Nidwalden und Engelberg an das schweizerische Schienen-Netz war Wirklichkeit geworden.
Der letzte Zug von Grafenort nach Engelberg verkehrte am 27. August 1964. Nach dieser Fahrt wurde der Umbau der Zahnstangenstrecke in Angriff genommen. Der Gemeinderat und der Bürgerrat von Engelberg nahmen samt Kurdirektion des Klosterdorfes an dieser letzten Fahrt nach Engelberg teil. Beim Bahnhof stand bereits die Musikgesellschaft bereit, um der alten Bahn ein wohlverdientes Abschiedsständchen zu bringen. Bis zum 4. Oktober 1964 verkehrten die Züge nur noch zwischen Stansstad und Grafenort, während für die Bergstrecke Cars eingesetzt wurden.

Die letzte Fahrt der StEB

Es folgte, was kommen musste. Am 4. Oktober 1964 stand die unweigerlich letzte Fahrt der Stansstad–Engelberg-Bahn an. Der Motorwagen 103 war festlich mit den Wappen von Obwalden und Nidwalden geschmückt, als sich der letzte StEB-Zug auf seine Reise machte. Als Wagenführer amtete der stellvertretende Depotchef Böni. Die letzte Fahrt fand unter grosser Beteiligung der Talbevölkerung von Nidwalden, aber auch von Bahn-Interessierten, statt. Von Stansstad her kam



Ein Bild aus dem Jahre 1950. Es zeigt eine damals typische Komposition nach der Ausfahrt von Engelberg.

der Zug, welcher die Gäste vorerst nach Wolfenschiessen führte. Der Zug hatte Verspätung, die allerdings nicht auf Rechnung der Bahn ging. Aus lauter Anhänglichkeit versuchten einige Dallenwiler Knaben die Wagen so lange wie möglich in ihren Gemarken festzuhalten. Für den Versuch wurden einige Kilo Schmierseife geopfert. Im damaligen Parkhotel Eintracht in Wolfenschiessen ging die erste offizielle Abschiedsfeier über die Bühne, ehe das StEB-Bähnlein zu seiner endgültig letzten Fahrt zurück nach Stansstad aufbrach. Bei jedem Bahnhof hielt die Zugskomposition, bestehend aus dem Motorwagen Nr. 103 und vier Anhängewagen an. Dicht gedrängt stand die Bevölkerung auf den Bahnhöfen, um ihrer alten Bahn das Abschiedsgeleit zu geben. Reden wurden gehalten und in Dallenwil gedachte man der StEB mit einem Kranz. In Stans stand mitten im abschiednehmenden Volk der Landesschwertträger Domini mit seinem riesigen Richtschwert, bereit, das Todesurteil für die StEB zu vollstrecken. Vertretungen der Regierungen von Obwalden und Nidwalden, des Landrates, Gemeinderäte und die Verwaltungsräte der Bahn sowie Vertreter von Engelberg gehörten zu den letzten Fahrgästen. Die Anhänglichkeit der Bevölkerung zu ihrer Bahn hatte sich an diesem Tag einmal mehr bestens dokumentiert. Fast auf den Tag genau 66 Jahre hatten sich die Räder der StEB gedreht.

Landrätliches Zwischenspiel

Stansstad–Engelberg-Bahn. Der Name hatte sich eingebürgert. Und so war es eigentlich klar, dass die neue Bahn Luzern–Engelberg-Bahn heissen soll. Die ersten Fahrzeuge mit dieser Beschriftung waren bereits abgeliefert, als es im Nidwaldner Landrat zu roten Köpfen und einer hitzigen Diskussion kam. Luzern–Engelberg-Bahn. Und wo bitte blieb da der Kanton Nidwalden? Der Widerstand gegen die neue Bezeichnung war so gross, dass der Name Luzern–Stans–Engelberg-Bahn beschlossen wurde. Das Aussprechen der Abkürzung LSE sei wie Musik, meinte der ehemalige Nidwaldner Baudirektor Bruno Leuthold anlässlich der Generalversammlung 2004 des Bahnunternehmens im Herrenhaus in Grafenort, als er die damalige politische Diskussion Revue passieren liess. Und was passierte im Herbst 2004? Nichts, auch wenn sich niemand so richtig mit dem Namen Zentralbahn anfreunden konnte. Denn so wird die LSE nach der betrieblichen Zusammenführung mit der Brünig-Bahn auf den 1. Januar 2005 heissen. Zentralbahn, das Aussprechen dieses Namens klingt im Gegensatz zu LSE weder musikalisch, noch ist eine Verbindung mit der Region Nidwalden/Engelberg erkennbar. Ein "Bravo" von Seiten des ehemaligen Nidwaldner Baudirektors Leuthold werden die Bahnverantwortlichen für diesen Namen nicht ernten. Und er dürfte bei weitem nicht der Einzige sein, der so denkt.

Der Baudiensttraktor steht für die erste Fahrt von Stansstad nach Hergiswil schon bereit. Noch müssen an diesem 20. August 1964 die beiden letzten Laschen an den Schienen angezogen werden.

Das Bild ging in der Schweizer Presse um. Der Eröffnungszug mit den Ehrengästen blieb am 19. Dezember 1964 in der Bodenkurve während einer Stunde stehen.

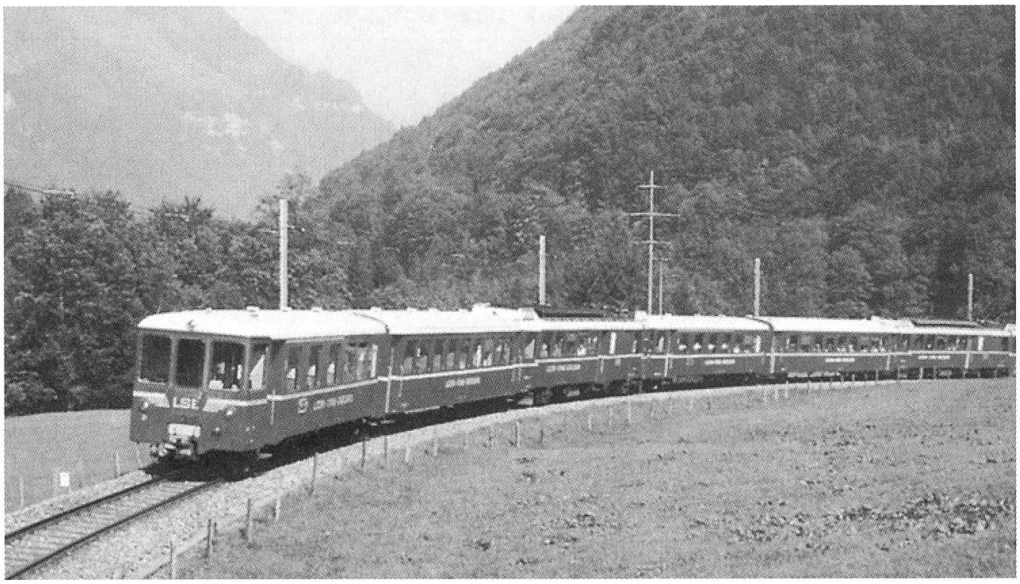
Die erste Fahrt der LSE

Nach der letzten Fahrt stellte man mit Hochdruck die Anlagen für die neue Bahn bereit. Am 27. November 1964 wurde um 14.14 Uhr die Luzern–Stans–Engelberg-Bahn erstmals unter Spannung gesetzt. Noch am gleichen Tag verkehrte der erste Pendelzug der LSE in einer Probefahrt von Hergiswil nach Obermatt und zurück. Am 6. Dezember konnte die neue Station Dallenwil in Betrieb genommen werden und nur acht Tage später erfolgte am 14. Dezember die Abnahme der Bahn durch die Organe des Eidgenössischen Amtes für Verkehr. Die neue Bahnanlage gab zu keinerlei Beanstandungen Anlass. Diese wurde in allen Teilen in Ordnung befunden und für die Betriebseröffnung frei gegeben.

Das wohl grösste und wichtigste Ereignis war jedoch die fahrplanmässige Inbetriebnahme der direkten Linie von Luzern nach Engelberg am frühen Morgen des 19. Dezember 1964. Zug 501 verliess Luzern um 5.30 Uhr. Zu diesem Zeitpunkt stand Zug 152 in Engelberg für die Fahrt nach Luzern bereit, die um 5.52 Uhr vom Stationsvorstand freigegeben wurde. Die beiden ersten Pendelzüge der neuen Luzern–Stans–Engelberg-Bahn waren unterwegs.

Eröffnungsfahrt mit Panne

Auf dem Perron in Luzern bestiegen am 19. Dezember 1964 nicht nur die ersten zahlenden Gäste den neuen Zug, sondern auch 300 geladene Gäste, die das Reiseziel Engelberg hatten. Darunter befanden sich Bundesrat Ludwig von Moos, der Nationalratspräsident, Vertreter der Eidgenössischen Behörden, des Militärs und der Geistlichkeit. Die Behörden von Ob- und Nidwalden in corpore stiegen der Bahn in Stansstad zu. Wie bei der Abschiedsfahrt der StEB vor etwas mehr als drei Monaten wurde auf allen Stationen ein Halt eingeschaltet. Die Gemeinden boten dem roten Bähnlein einen festlichen Empfang. Ansprachen, Musik und Liedervorträge wechselten in bunter Reihenfolge ab. Bei dichtem Schneetreiben fuhr die Zugskomposition nach Überwindung der Steilrampe Engelberg entgegen, als sich eine unvorhergesehene Bremsprobe ereignete. Der Festzug stand während rund einer Stunde in der Bodenkurve fest. Die lange Dauer des unfreiwilligen Halts erklärte sich darin, dass wegen Platzmangel keine technischen Fachleute mit dem Extrazug mitfahren durften. Nach der Behebung dieses Missgeschickes fuhr der Zug unter den Klängen der Musikgesellschaft im Bahnhof von Engelberg ein. Abt Leonhard Bösch



Die Luzern–Stans–Engelberg-Bahn heute: Dank umsichtiger Geschäftsführung hat sie sich zu einer Perle unter den Schweizerischen Eisenbahnen entwickelt.

vom Kloster Engelberg vollzog die kirchliche Einsegnung. Später folgte im Hotel Bellevue-Terminus eine frohe Feier. Die Abfahrtszeit des Festzuges zurück nach Luzern musste, so ist in Berichten von damals nachzulesen, verlegt werden. Die Eröffnung der direkten Bahnverbindung Luzern–Engelberg fand sowohl in der Presse der ganzen Schweiz als auch im Ausland und in Übersee ein positives Echo.

Und 40 Jahre später

Die Luzern–Stans–Engelberg-Bahn entwickelte sich dank einer umsichtigen Geschäftsführung zu einer kleinen Perle unter den Schweizerischen Eisenbahnen. Das Angebot wurde stetig verbessert und den Wünschen der Bahnreisenden angepasst. Die LSE wurde zum eigentlichen Lebensnerv des öffentlichen Verkehrs von Nidwalden und Engelberg. Eine umsichtige Planung erlaubte es, das Problem Steilrampe zwischen Grafenort und Engelberg anzupacken. Inskünftig wird die Bahn durch einen Tunnel das Hochplateau am Fusse des Titlis erreichen. Die Reisezeit von Luzern nach Engelberg und umgekehrt wird dadurch verkürzt und die Kapazität wesentlich erhöht. Was aber noch wichtiger ist: Mit der Eröffnung der Steilrampe im Jahre 2006 kann das Unternehmen inskünftig Rollmaterial ab der Stange kaufen. Teure Extraanfertigungen von Triebwagen sind dann überflüssig.

Andere Projekte wie der unterirdische Bahnhof in Stans werden heute wieder diskutiert, nachdem dieses Projekt noch in den 1960er-Jahren als "Spinneridee" abgetan worden ist. Es scheint fast so, dass sich die Geschichte immer wieder wiederholt. Ob allerdings am 31. Dezember 2004 wieder so viele Leute an den Bahnsteigen stehen werden wie am 4. Oktober 1964? Die Antwort lautet: eher Nein. Auch wenn sich dann ein weiteres Kapitel in der Geschichtsschreibung des Eisenbahnwesens von Nidwalden und Engelberg schliesst und die Luzern–Stans–Engelberg-Bahn der Vergangenheit angehören wird und Platz machen muss für die neue Zentralbahn.

Ein Bild mit Symbolcharakter. Begegnung von LSE und Brünig-Bahn im Bahnhof von Hergiswil. Ab 1. Januar 2005 werden die beiden Unternehmen zur Zentralbahn zusammengeführt.

Gruften, Grablege und Friedhof der Kapuziner in Stans

Der Totenkult im Kapuzinerorden

Im Gedenken an die verstorbenen Minderbrüder des hl. Franziskus von Assisi.

Von Christian Schweizer
Fotos Urs Flüeler

In Stans ist die Pfarrkirche mitsamt Beinhaus von alten Gräbern und Grabmalen umgeben. Wer dann weiter vom Dorfplatz am Brunnen mit dem modern klassisch anmutenden Sujet vom Mädchen und dem Tod vorbeigeht und den Weg in der Mürggasse fortsetzt, wird bald einmal zur rechten Seite die grosse und einmalig schöne Friedhofsanlage des Dorfes sehen. Danach richtet sich der Blick auf die Kapuzinerkirche. Rechts vom Treppenaufgang ist vor der Kirche an der Umfassungsmauer ein Relief angebracht, ein Denkmal darstellend "Ritter Melchior Lussy" (1529–1606), Stifter des vor 422 Jahren gegründeten Kapuzinerklosters.

Das Kapuzinerkloster ist nun Geschichte geworden. Seit dem 30. September 2004 sind die Kapuziner ausgezogen, das Konventgebäude ist leer, das Kloster geschlossen. Doch die Kirche bleibt geöffnet für Kultus und Kultur. Rechts vom Lussy-Denkmal geht der Weg durch ein schmiedeisernes Gittertor in den Friedhof der Kapuziner. Wie die Kapuzinerkirche wird auch der Kapuzinerfriedhof weiterhin gepflegt sein, dank dem seit 16. März 2004 ins Leben gerufenen "Verein Kapuzinerkirche Stans" (VKS). 26 Gräber, davon zwei Urnengräber, sind auf dem Friedhof gegenwärtig der Nachwelt überliefert. Ihre fein gestalteten dunkelfarbigen, mit subtilen Zierraten geschmückten Grabkreuze tragen Tafeln, auf denen in sorgfältig angebrachter weisser Schrift die Namen der toten Kapuziner angebracht sind. Dankbarkeit erfüllt den Besucher beim Lesen dieser Namen der Minderbrüder.

Der Totenkult im Kapuzinerorden

Im Leben der Kapuziner – und nicht nur bei diesem Orden – ist der Tod kein Tabu. Der hl. Franziskus von Assisi, nach dessen Regel die Kapuziner als Minderbrüder in Armut, Keuschheit und Gehorsam ein evangelisches Leben in der Nachfolge Christi ausrichten, widmet sich in seinem Sonnengesang auch und besonders dem Tod: *"Gelobt seist Du, mein Herr, durch unsern Bru-*

Der Stanser Kapuzinerfriedhof mit Ritter Melchior Lussy, 2004 (Foto Urs Flüeler)