

100 Jahre Luzern-Stans-Engelberg-Bahn

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Nidwaldner Kalender**

Band (Jahr): **139 (1998)**

PDF erstellt am: **14.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1033815>

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.

100 Jahre Luzern-Stans-Engelberg-Bahn

Als das Klosterdorf mobil machte

Am 5. Oktober 1998 sind es präzise hundert Jahre her, seit die Stansstad-Engelberg-Bahn ihren Betrieb aufgenommen hat. In der Geschichte des Kantons Nidwalden und des abgeschiedenen, zum Kanton Obwalden gehörenden Klosterdorfes Engelberg stellte der Bau der Bahn wie auch ihre spätere Erweiterung zur Luzern-Stans-Engelberg-Bahn ein wichtiger Schritt dar. Die Bahn ermöglichte den Anschluss der früher recht isolierten Talschaft an die Welt.

Nidwalden und Engelberg lagen zwar Ende des letzten Jahrhunderts abseits jeder grossen Durchgangsstrasse, trotzdem fühlten sich die Bewohner dieser Bergregion nie isoliert. Zwischen Stansstad, Horw und Luzern wurde während

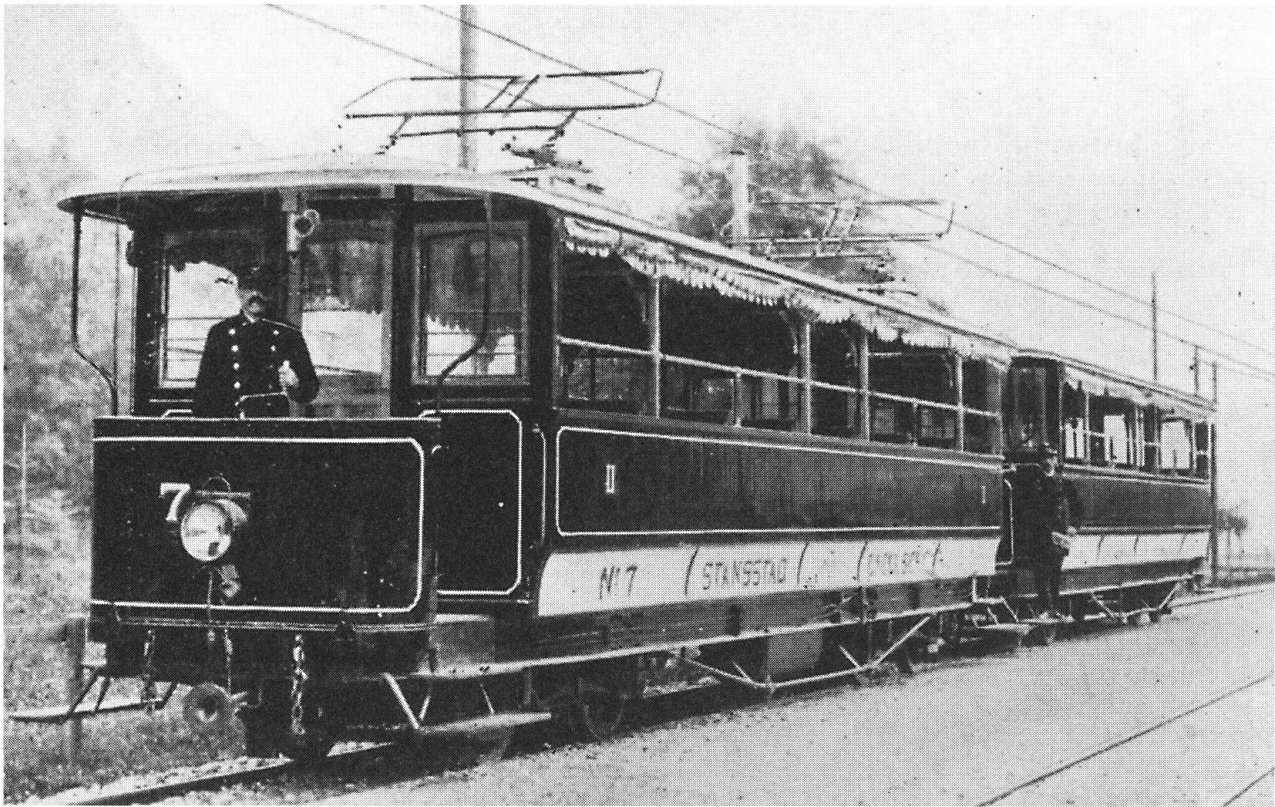
Jahrhunderten ein reger Schiffsverkehr unterhalten, und die Nidwaldner waren auf den Märkten in Luzern die wichtigsten ausserkantonalen Kunden und Anbieter.

Einen Weg aus der Abgeschiedenheit

1837 begann auf dem Vierwaldstättersee das Zeitalter der Dampfschiffahrt. Der fahrplanmässige Verkehr zwischen Stansstad und Luzern wurde ab 1856 im Sommer und ab 1860 ganzjährig aufgenommen. 1859 wurde mit der Acheregg-Drehbrücke auch die letzte Lücke in der durchgehend befahrbaren Landverbindung nach Luzern geschlossen. Mit der Fertigstellung einer fahrbaren Strasse im Jahre 1874 verkehrten die Postkutschen bis Engelberg. Inzwischen hat-



Bahnhof Stansstad mit Dampfschiff «Unterwalden» um 1940. (Foto: Slg. Waldburger)



Zug der StEB aus den ersten Betriebsjahren mit «Sommerwagen» Nr. 7 mit Anhänger.

te in Engelberg bereits ein zaghafter Fremdenverkehr begonnen. Luft- und Molkekuren wurden angeboten, eine immer bedeutender werdende touristische Infrastruktur begann sich zu etablieren. Entsprechend waren es Kreise aus dem Tourismus, die zuerst nach einer Eisenbahnverbindung nach Engelberg riefen. In den späten achtziger Jahren des letzten Jahrhunderts gründeten Eduard und Arnold Cattani vom Engelberger Hotel Titlis, unterstützt vom Abt Anselm Villiger und vom Luzerner Dampfschiffverwalter Eduard Schmid, ein Initiativkomitee, das ein Projekt für eine normalspurige Dampfbahn von Stansstad nach Engelberg ausarbeitete. 1890 wurde das Konzessionsgesuch bewilligt, aber das Geld für die Kosten von rund 2,5 Millionen Franken war nicht aufzutreiben.

Das Mögliche realisieren

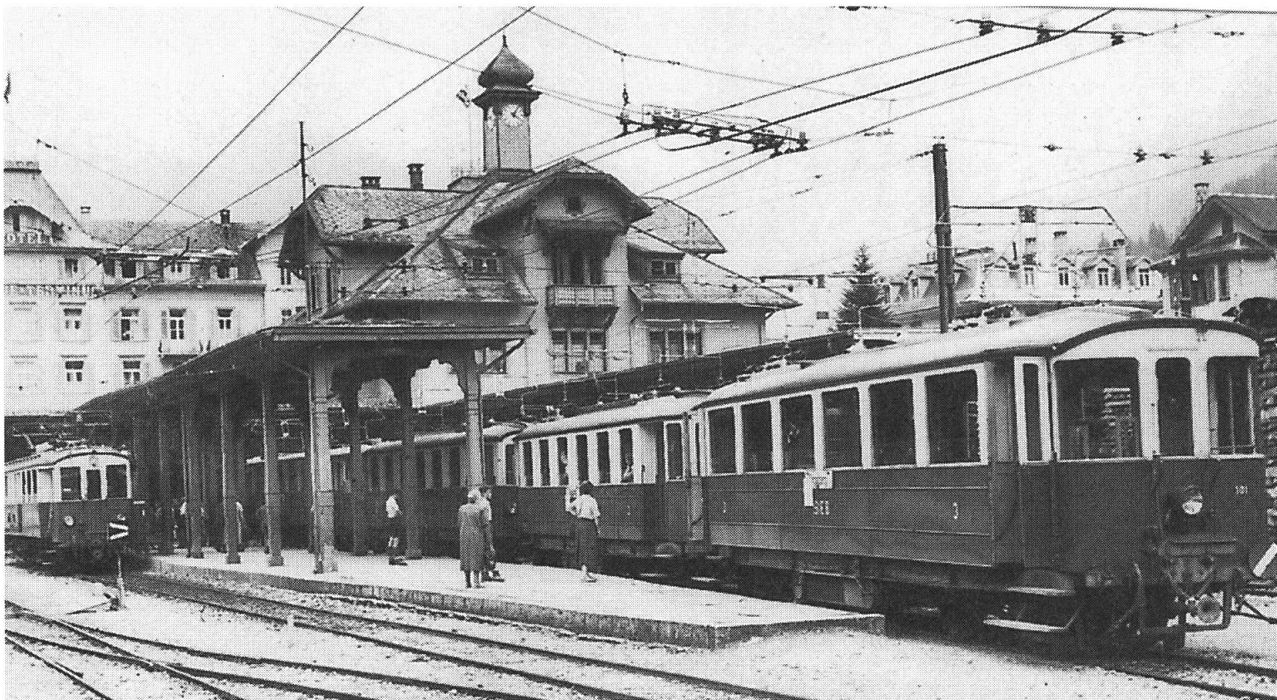
Mit der Eröffnung der Brünigbahn am 1. Juni 1889 wurde mit Hergiswil die erste Nidwaldner Gemeinde an das schweizerische Eisenbahnnetz angeschlossen. Am 7. August 1893 nahm die elektrische Strassenbahn Stansstad-Stans ihren Betrieb auf. Sie war in erster Linie gebaut worden, um die neue Standseilbahn von Stans auf das Stanserhorn mit der Schiffstation in Stansstad zu verbinden. Aber auch Einheimische erkannten schnell die Vorzüge dieses einfachen Trams, das zu den ersten elektrischen Bahnen der Schweiz gehörte. Der Erfolg dieses Betriebes mag die Initianten einer Bahn nach Engelberg auf die Idee gebracht haben, von der Dampftraktion Abstand zu nehmen und eine elektrische Bahn zu planen. Das Projekt einer elektrischen Schmalspurbahn nach Engelberg entstand, und da sie billiger zu reali-

sieren war, konnte nun auch die Finanzierung gelöst werden. 1,225 Millionen Franken sollte die Bahnanlage kosten. Am 27. Januar 1897 fand die Gründungsversammlung der «Elektrischen Bahn Stansstad-Engelberg» statt, und eine der ersten Tätigkeiten von Direktor August Kolb war die Unterzeichnung des Baurechtsvertrages mit der Firma Locher & Cie. in Zürich, die bereits die Pilatusbahn gebaut hatte. Bald darauf wurde der Bau der 22,581 Kilometer langen Strecke samt bescheidenen Bahnhöfen sowie des Wasserkraftwerks in Obermatt begonnen. Auch das Rollmaterial wurde bestellt. Man entschloss sich für einen Betrieb mit «Automobilwagen englischer Bauart», also mit Abteilen. Um diese mit einer Leistung von 70 PS äusserst bescheiden motorisierten Fahrzeuge über die 1492 Meter lange Zahnstangenstrecke mit einer Maximalsteigung von 246 Promille bugsieren zu

können, mussten zusätzlich noch zwei Berglokomotiven beschafft werden. Als Stromsystem wurde Dreiphasen-Wechselstrom gewählt, was eine relativ komplizierte zweipolige Fahrleitung erforderlich machte.

Der Betrieb liess sich gut an

Am 15. Juni 1898 sollte die Bahn in Betrieb genommen werden. Weil sich bei der Ablieferung der Fahrzeuge und der Montage der Fahrleitung aber Verzögerungen ergaben, konnte die amtliche Kollaudation erst am 1. Oktober und die Betriebseröffnung am 5. Oktober 1898 stattfinden. Zu Beginn verkehrten vier Zugspare auf der ganzen Strecke und sechs zwischen Stansstad und Stans, was die parallel verlaufende Trambahn bereits 1903 zur Einstellung des Betriebes zwang. Bei der Eröffnung standen der Stansstad-Engelberg-Bahn fünf Triebwagen, zwei



*Grossandrang in Engelberg am Sonntagnachmittag mit fünf Triebwagen. Links der einzige Zahnradtriebwagen BCFeH Nr. 103 von 1930. Rechts Triebwagen 2/4 Nr. 101 um 1950.
(Slg. Leuthwiler)*

Berglokomotiven, neun Güterwagen und zwei Dienstwagen zur Verfügung. Zu wenig, wie sich bereits 1899 herausstellte. In diesem Jahr herrschte derart viel Betrieb, dass die Reisenden zum Teil in Güterwagen befördert werden mussten. Eine echte Tortur für die eine Stunde und 43 Minuten dauernde Fahrt. Bis 1914 wurden insgesamt neun weitere Triebwagen und drei Berglokomotiven beschafft, ebenso sechs Anhängewagen, die allerdings nicht über die Zahnstangenstrecke verkehren durften. Zusätzlich standen dem Unternehmen noch zwei Tramway-Dampflokomotiven zur Verfügung, die 1902 von der Berner Strassenbahn erworben wurden. Eine davon – wie auch die Berglokomotive Nr. 1 – sind heute in der Sammlung der Originalfahrzeuge des Verkehrshau-

ses der Schweiz in Luzern zu besichtigen. Der letzte Triebwagen, den die alte Stansstad-Engelberg-Bahn beschaffte, war der BCFZeh 2/4 Nr. 103, der dank einer Motorleistung von 190 PS die Zahnstangenstrecke ohne Hilfe einer Berglokomotive bewältigen konnte. Die Fahrzeuge hatten anfänglich einen braunen, später einen dunkelgrünen und zuletzt einen grün-cremen Anstrich. Die Güterfahrzeuge waren grau.

Eine Bahn mit vielen Besonderheiten

Innerhalb der Bahnlandschaft Schweiz nahm die Stansstad-Engelberg-Bahn infolge verschiedener Besonderheiten eine Sonderstellung ein. Bereits erwähnt ist der Schiebebetrieb, der durch die starke Steigung notwendig wurde. Keine andere



Lok WG 2/2 Nr. 3 und Triebwagen ABF^{3/4} Nr. 9 beim Strassenkehr, ca. 1960.

(Foto: H. W. Vogel)



Klappbrücke in Grünenwald 1961.

(Foto: A. Odermatt)

Zahnradbahn mit Riggenbachscher Zahnstange verfügt über eine 246-Promille-Rampe. Erst in jüngster Zeit wurde ein Projekt aufgelegt, das mit einer anderen Streckenführung die Steigung auf 105 Promille zurücknimmt. Eine Besonderheit stellte auch die Klappbrücke beim Gasthaus Grünenwald dar. Nahte ein Zug, musste sie von Hand hochgekurbelt werden, und gleichzeitig senkte sich auch der Fahrdraht. Beim Ausbau der Strasse von 1961 wurde diese in ihrer Art einzigartige Überführung abgebrochen. Die Bahn verfügte auch über den ältesten Bahnhof der Welt, denn in Grafenort war die Station im historischen Herrenhaus der Benediktiner von Engelberg eingemietet. Erwähnenswert ist ferner der umständliche Güterumschlag in Stansstad, der den Entschluss,

die Bahn nach Luzern zu verlängern, stark beeinflusste. Keine Besonderheit allerdings war die finanzielle Lage, in welche die Bahn um die Mitte des Jahrhunderts hineinrutschte. Viele Bahnunternehmen hatten mit Finanznöten zu kämpfen. Bemerkenswert ist allerdings, wie sie im Falle der Stansstad-Engelberg-Bahn gelöst wurden. 1954 war die Rückzahlung der Obligationen im Betrag von 1,6 Millionen Franken fällig. Es konnte aber nicht einmal der Zins erwirtschaftet werden. Um sich von der Schuldenlast zu befreien, wollte die Bahngesellschaft die Obligationen in Aktien umwandeln. Das wurde von den Obligationären abgelehnt. Vor Bundesgericht verlangten sie die Zwangsliquidation der Bahn, die am 3. Januar 1957 verfügt wurde. Dies stellte ein in der

Schweiz einmaliges Ereignis dar. Dies hätte das Aus für die Bahn bedeutet, wäre nicht die Ersparniskasse Nidwalden eingestiegen. Sie erwarb die Obligationen und machte damit den Weg frei für einen Nachlassvertrag, der 1958 bewilligt wurde.

Die Bahn fährt nach Luzern

Die Stansstad-Engelberg-Bahn war gewissermassen eine Inselbahn, die keinen Anschluss an das schweizerische Schienennetz hatte. In Stansstad sicherte das Schiff die Weiterfahrt nach Luzern. Bereits um die Jahrhundertwende waren Pläne im Umlauf, die Nidwalden an das übrige Schienennetz ankoppeln sollten. Sie wurden aber nie realisiert, der Wunsch nach einem Anschluss an das SBB-Netz aber blieb. In den vierziger Jahren entstand das Projekt einer Verbindungsbahn zwischen

Stansstad und Hergiswil. Die Idee floss ein in das Vorhaben, die gesamte, inzwischen reichlich veraltete Bahn zu sanieren. 1949 bewilligte der Bund einen Sanierungskredit von 5,5 Millionen Franken mit der Auflage, die Kantone Ob- und Nidwalden müssen sich mit der gleichen Summe beteiligen. Die beiden Halbkantone stimmten zu, machten aber die Auflage, die Bahn müsse nach Hergiswil weitergeführt werden. 1956 wurde die Verbindungsbahn Stansstad-Hergiswil durch den Loppertunnel konzessioniert. Mit der bewilligten Nachlassstundung stand der Totalsanierung der Bahn nun nichts mehr im Weg. Zwei Dinge sorgten für eine schnelle und zielbewusste Abwicklung der komplexen Aufgabe. 1957 wurde mit Josef Neuhaus ein neuer Direktor an die Spitze des Unternehmens gestellt, der die Erneuerung



Letzter Zug der StEB am 4. Oktober 1964, links: Betriebschef René Domeniconi; rechts: Direktor Josef Neuhaus. (Foto: Zanni)

der Bahn unkompliziert und pragmatisch an die Hand nahm. Unterstützung fand er in August Albrecht, der an der Landsgemeinde 1959 zum Nidwaldner Baudirektor gewählt wurde und damit automatisch das Amt des Verwaltungsratspräsidenten der Bahn zu übernehmen hatte.

Ein Bekenntnis für die Bahn

Es war nicht selbstverständlich, dass Ende der fünfziger Jahre das Projekt einer Lokalbahn-Sanierung derart viele Befürworter fand. Die eben einsetzende Vollmotorisierung sorgte nicht gerade für eine euphorische Stimmung zu Gunsten der Bahn. Man sah im Auto neue Perspektiven, und auch in Nidwalden wurde über alternative Autolösungen für den Verkehr nach Engelberg diskutiert. Gerade 1959 ist ein Schlüsseljahr für den motorisierten Individualverkehr. Das Schweizer Volk stimmte dem Bau der Autobahnen überzeugt zu, und im gleichen Jahr wurde in Luzern mit der Abschaffung des Trams begonnen. Auch andere Kleinbahnen, vornehmlich im Bereich der Strassenbahnen, wurden im Umfeld der neuen Mobilität aufgegeben. Mit dem Beschluss, die Bahn nach Engelberg zu modernisieren, machten Ob- und Nidwalden einen Schritt in Richtung eines modernen schienengebundenen Verkehrs, und das damit an den Tag gelegte Bewusstsein machte in anderen Regionen der Schweiz zum Teil erst Jahrzehnte später Schule. Das aus den Urkantonen kommende Signal vermochte auch die Eidgenössischen Räte voll zu überzeugen. Am 5. März 1959 genehmigte der Ständerat den Bundeskredit für die Sanierung von 14,667 Millionen Franken ohne Gegenstimme, und am 2. Juni 1959 folgte ihm der Nationalrat mit lediglich zwei Gegenstimmen. Damit waren die

Weichen gestellt, der Umbau der Stansstad-Engelberg-Bahn in die Luzern-Stans-Engelberg-Bahn konnte beginnen.

Praktisch eine neue Bahn

Was nun gebaut wurde, hatte mit der alten Bahnanlage von 1898 wenig mehr zu tun. Praktisch eine neue Bahn entstand, die sich voll an der Technik der sechziger Jahre orientierte. Kernstück der Erneuerung war der 1760 Meter lange Bahntunnel, der beim Bahnhof Hergiswil beginnt und auf der anderen Seite in die Achereggbrücke mündet. In Stansstad wurden die Schienen verlegt, westlich des Dorfes entstand ein neuer Bahnhof. Auf der gesamten Strecke wurden Ober- und Unterbau erneuert. Zum Teil wurde die Strecke verlegt, enge Kurven wurden gestreckt, damit die neue Höchstgeschwindigkeit von 75 km/h möglichst viel gefahren werden kann. Neu wurde auch die Fahrleitung, denn die neue Bahn sollte mit dem gleichen Einphasen-Wechselstrom betrieben werden wie die Brünigbahn. Neu wurden auch sämtliche Bahnhöfe entlang der Strecke. Geblieben ist von der Bahn eigentlich nur die Steilstrecke zwischen Obermatt und Ghärst, und die bestimmte auch das Rollmaterial, das für diese Rampe eigens konstruiert werden musste. Beschafft wurden vorerst fünf Triebwagen, fünf Steuerwagen, vier Personenwagen und ein Post- und Gepäckwagen. Für insgesamt 22 Millionen Franken war praktisch eine neue Bahn gebaut worden. Am 19. Dezember 1964 – einige Monate später als ursprünglich geplant – wurde die Bahn eröffnet. Unter Anteilnahme von viel Publikum fuhr zum ersten Mal ein Zug direkt von Luzern nach Engelberg. Die Freude war verständlich, denn das Ereignis war bedeutend. Als letzter Kantonshauptort der Schweiz hat-

te Stans einen Anschluss an das Eisenbahnnetz der SBB erhalten.

Der Entscheid war richtig

Schon kurz nach Eröffnung der neuen Bahn zeigte sich, dass der Entscheid richtig war und dass Nidwalden, wie auch der Kurort Engelberg die Bahn brauchen. Was sich schon nach der Eröffnung der alten Stansstad-Engelberg-Bahn abgespielt hatte, wiederholte sich nun auch bei der neuen Luzern-Stans-Engelberg-Bahn. Die Züge waren oft überfüllt, und zum Teil mussten die Reisenden mit Reservезügen oder gar mit Autobussen befördert werden. Mit einigen von der Brünigbahn zugemieteten Personenwagen konnte dem Problem die ärgste Spitze gebrochen werden. Trotzdem war Handlungsbedarf angesagt. 1967 wurde der Rollmaterialpark durch vier neue Zweitklasswagen er-

gänzt, 1970 konnten zwei neue Pendelzugskompositionen in Betrieb genommen werden, und 1980 stellte man den vorläufig letzten Pendelzug, der über die Steilrampe fahren kann, in Dienst. Mit umgebautem Rollmaterial aus Beständen der Brünigbahn wurde der Fahrzeugbestand später nochmals erweitert.

Heute bildet die Luzern-Stans-Engelberg-Bahn das Herzstück des öffentlichen Verkehrs im Nidwaldnerland und im Engelbergertal. Sie erschliesst mit einem breiten Reiseangebot eine weitverzweigte Region und bringt Menschen an ihr Ziel: Zur Schule, zur Arbeit, zum Einkaufen und zum Freizeitvergnügen.

Auf der gesamten Strecke von rund 34 Kilometern Länge sind mit den acht modernen und komfortablen Pendelzugskompositionen jahrein jahraus Zehntausende von Einheimischen und Touristen unter-



Pendel plus Wagengruppe 131 in Oberdorf bei der Rochus-Kapelle, 1995.

wegs. 81 gut und vielseitig ausgebildete Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sorgen nicht nur für reibungslose Abläufe, sondern auch für gute Betriebsergebnisse.

Eine Bahn plant für die Zukunft

Seit einigen Jahren laufen Studien, welche zum Ziel haben, dem Zahnstangenabschnitt der Luzern-Stans-Engelberg-Bahn eine Neigung zu geben, die sich am Druckschnitt ähnlicher Bahnen orientiert. Dies hätte verschiedene Vorteile. Statt der kurzen Pendelzüge könnten – wie bei der Brünigbahn oder der Furka-Oberalp-Bahn – lange, mit einer Lokomotive bespannte Züge nach Engelberg fahren. Die Probleme mit den Transportkapazitäten wären mit einem Schlag beseitigt. Zudem wäre man bei der Rollmaterialbeschaffung nicht auf teure Sonderanfertigungen an-

gewiesen, sondern man könnte sich mit den gleichen Fahrzeugen ausrüsten, wie sie auch andere Schmalspurbahnen mit gemischtem Adhäsions- und Zahnradbetrieb beschaffen. Inzwischen sind die Vorbereitungen für einen Umbau der Steilstrecke bereits sehr weit gediehen. Ob- und Nidwalden, wie auch der Bund, haben sich bereit erklärt, das Vorhaben finanziell zu tragen, und ein ausführungsfähiges Projekt liegt auf dem Tisch. Es sieht vor, die Bahn zwischen Grafenort und dem Gebiet Boden bei Engelberg in einen Tunnel zu verlegen, die Maximalsteigung wird auf 105 Promille zurückgenommen. Im Engelberger Tal macht man sich um die Zukunft der Bahn Gedanken, und dies beweist, dass auch nach hundert Jahren die Bahn ein Thema ist. Sie wird es bestimmt auch in den kommenden hundert Jahren sein.



Die Endstation Engelberg, als es noch hiess «Stansstad-Engelberg-Bahn».

(Aus dem Buch: Schlüssel zum Tor der Welt)