

Bahn frei für den Zug

Autor(en): **Flury, Werner**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Nidwaldner Kalender**

Band (Jahr): **147 (2006)**

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1033746>

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.

Schienenverkehr in Nidwalden

Bahn frei für den Zug

Von Altdorf über Stans nach Willisau? Oder doch nur von Stansstad bis nach Buochs? Die Erschliessung Nidwaldens durch den Schienenverkehr hätte auch ganz anders werden können. Inzwischen sind 130 Jahre Nidwaldner Bahngeschichte vergangen – und die Zukunft hat eben erst begonnen.

Von Werner Flury

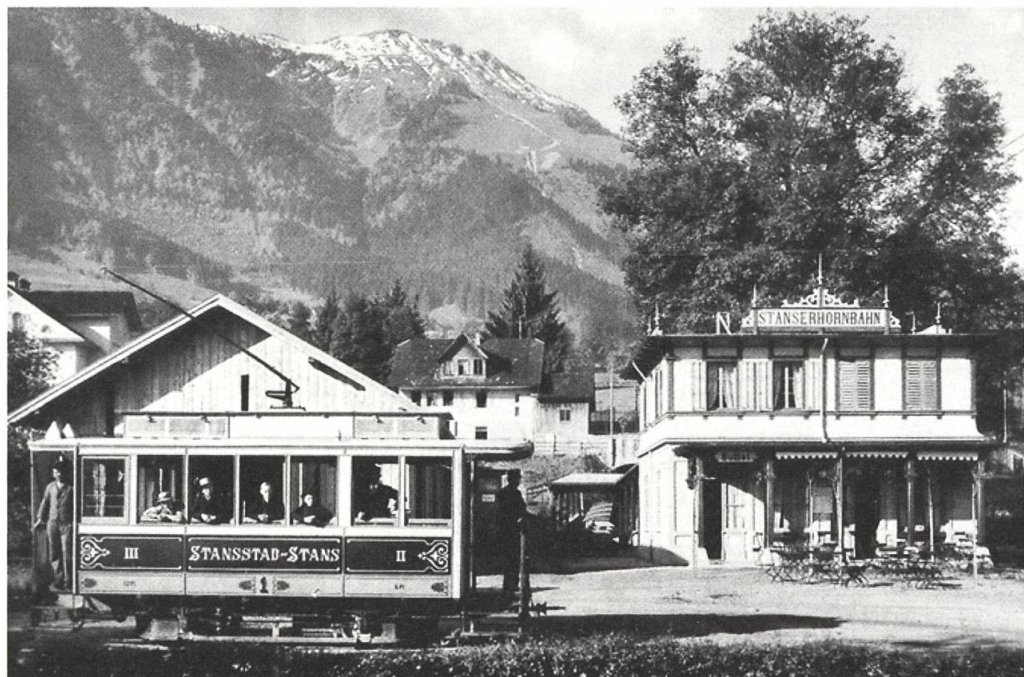
1844 erhielt die Schweiz in Basel als Endpunkt der internationalen Linie Strassburg-Saint-Louis-Basel den ersten Bahnhof. Das Eisenbahnzeitalter in der Schweiz begann mit der Eröffnung der «Spanischbrötli-Bahn» von Zürich nach Baden 1847. Der Schienenverkehr eroberte sich im 19. Jahrhundert die ganze Schweiz bis hinauf auf die Berggipfel. So kam es, dass nicht zuletzt wegen der Ablösung der Postkutsche durch die Bahn, der Tourismus seinen Anfang nahm. Im 19. Jahrhundert hatte man noch keine Ahnung von Luftseilbahnen, was dazu führte, dass die Tourismusleute Schienen hinauf auf die Berge legten. Nidwalden ist das beste Beispiel dafür, allerdings initiiert durch die zwei Obwaldner Bucher und Durrer. Sie legten Schienen auf das Stanserhorn und auf den Bürgenstock. Beide Bahnen versehen auch im 21. Jahrhundert noch ihren Dienst. Zugegeben, am Stanserhorn nur noch bis zum Kälti, während die oberen zwei Sektionen durch die Luftseilbahn abgelöst wurden. In Obwalden

wurde die Pilatusbahn durch schwierigstes Gelände gebaut und erfreut seit dem 5. Juni 1889 auch heute noch die Fahrgäste. Im Unterschied zu den beiden elektrifizierten Bahnen auf den Bürgenstock und das Stanserhorn, keuchte die Pilatusbahn betrieben von Dampflokomotiven den Berg hinauf.

Das Bahnfieber löste Visionen aus

Die Nidwaldner waren betreffend Bahnerschliessung nicht lange hinter dem Berg. Bereits mit der Eröffnung der Stanserhornbahn kam auch die Schienenbahn in der Talebene in Form des Trams von Stansstad nach Stans um die Verbindung zum Schiffsverkehr auf dem Vierwaldstättersee sicherzustellen. In den Köpfen gab es verschiedenste Bahnprojekte. So gab es 1870 Ideen für eine Bahn von Stansstad bis Buochs. Die Verbin-

Die erste Bahn in Nidwalden benützte die Kantonsstrasse als Trasse und fuhr von Stansstad nach Stans und hielt direkt bei der Talstation der Stanserhornbahn



Der Abteil-Motorwagen 4 auf der Fahrt zwischen Ghärst und Engelberg. Jedes Abteil hatte die eigene Türe zum Ein- und Aussteigen



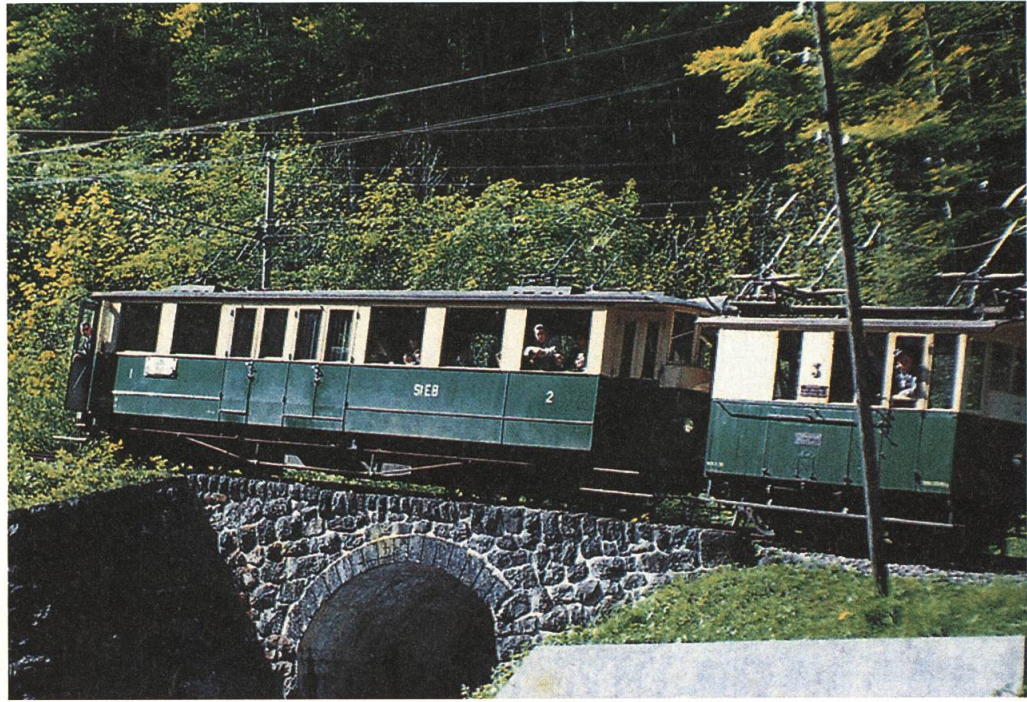
derung auf der Schiene nach Luzern wurde mit der Durchquerung der Haslibergkette studiert. 1873 tauchte das Projekt Altdorf über Stans nach Luzern und über Willisau und Langenthal nach Delsberg auf. 1892 gab es eine Studie über eine Bahnverbindung von Alpnachstad nach Altdorf. Diese Ideen waren gar nicht so abwegig, denn die

1871 gegründete Gotthardbahngesellschaft hatte ja selber die Fahrt zum Gotthard durch Nidwalden studiert, entschied sich aber für den Weg über Schwyz, nicht zuletzt wegen der Zufahrt aus dem Raum Zürich und Zug. Man war sich bewusst, dass der Güter- und Personenverkehr eine grosse Zukunft haben wird. Nicht nur in Nidwalden hatte man Bahnvisionen. Auch im Berner Oberland und im Kanton Obwalden gab es verschiedenste Bahnideen. So wurde auch eine Bahn über Kerns nach Stans und Buochs als Möglichkeit erwogen. Das Berner Oberland wollte den Bau der Bahnlinie durch das Emmental und Entlebuch nach Luzern verhindern. Sie befürchteten einen Bedeutungsverlust der alten Handelswege und vor allem auch eine Schwächung des Tourismus. Schon damals hatten sie den Slogan «Der Kluge fährt im Zuge» im Hinterkopf. Deshalb kämpfte ein Komitee in Interlaken für eine Bahnverbindung über den Brünig und verfasste eine 22-seitige Kampfschrift. In den Anfängen des Schienenverkehrs gab man dem Schiffsverkehr auf dem See immer noch eine grosse Bedeutung. So wurde die Brünigbahn anfänglich nur bis Brienz geführt. Erst einige Jahre später wurde der Schiffsverkehr auf dem Brienzer- und Thunersee durch die Schiene konkurrenziert. In Nidwalden war Buochs deshalb in verschiedenen Projekten Bahnstation.

«Eine Eisenbahn ist wie ein kräftiger Wasserstrom, der einerseits die Äcker und Wiesen bewässert und grünen lässt und andererseits durch die Wasserkraft von Schritt zu Schritt die Räder dieses oder jenes industriellen Unternehmens treibt. Eine Eisenbahn begünstigt nicht nur schon vorhandenes Leben und lässt dasselbe sich kräftiger entfalten; sie ist eine Quelle des Lebens selbst; längs ihren Schienen weckt sie Thätigkeit, wo früher Tod war, lässt Pflanzen entstehen, wo früher auch nicht ein Keim zu sehen war. Und wahrlich, wir haben dieser Keime in unserer Nähe genug. Wir haben Industrien, die nur mit Mühe gedeihen, und zwar nur wegen der mangelhaften Verkehrsverbindungen; wie könnte unsere Parqueterie aufblühen! Produziert das gesammte Oberland und Unterwalden nicht eine sehr erheblich in's Gewicht fallende Quantität Käse?»

Kampfschrift für die Brünigbahn im Jahre 1869 in Interlaken

Auf dem Abschnitt Obermatt-Ghärst wurden die Motorwagen mit den Berglokomotiven hinauf und hinunter befördert. Die Aufnahme stammt aus dem Jahre 1960 im Gebiet Grünenwald



Die Bahnen in Nid- und Obwalden

1893 wurde das Schienentram von Stansstad nach Stans eröffnet, um die Gäste vom Schiff in Stansstad zur Talstation der Stanserhornbahn zu bringen. Am 5. Oktober 1898 nahm die Stansstad-Engelberg-Bahn ihren Betrieb auf und löste das Tram ab. In Obwalden wurde die Brünigbahn im Jahre 1888 eröffnet. Im Gegensatz zur Stansstad-Engelberg-Bahn, welche von Beginn weg elektrifiziert war, dampfte die Brünigbahn mit Dampflok von Interlaken über den Brünig. Im Winter war der Fahrbetrieb vorerst wegen Schnee noch eingestellt, was sich aber schnell änderte. Die Brünigbahn kam erst im Jahre 1941 zur durchgehenden Elektrifizierung. Diese wurde schon Jahre zuvor gefordert, denn die mit Dampflok betriebene Bahn konnte den steigenden Frequenzen nicht mehr genügen. Das Berner Oberland wie der Kanton Obwalden haben wunderbare Landschaften zu bieten und der Wintertourismus wollte im Raume Zürich mit dem Skiangebot aus dem Kanton Graubünden in Konkurrenz treten. Das gleiche gilt auch für den Kanton Nidwalden und den Kurort Engelberg, die ebenfalls ihre Scheibe aus dem Touristenkuchen wollten. Allerdings war nach dem ersten Weltkrieg, also in den Zwanziger Jahren das Auto als Konkurrent zur Bahn auf die Verkehrsbühne getreten. Dies stoppte die Bahneuphorie dahin,

dass jetzt von der Schiene noch nicht erschlossene Gebiete mit dem Postauto befahren wurden. So wundert es nicht, dass bei Ausbauprojekten für die Bahn auch jeweils die Frage nach der Ablösung durch einen Busbetrieb aufkam. Das war 1954 in Nidwalden auch der Fall, als es an der Landsgemeinde um den Grundsatzentscheid Strasse und/oder Bahn ging. Der Entscheid war eindeutig. Das Engelbergertal behielt die Bahn und die Seegemeinden wurden mit der Autobahn beglückt. Das Tor zur «Aussenwelt» wurde am Lopper für die Strasse und die Bahn durchstossen. Damit wurde die Stansstad-Engelberg-Bahn durch die Luzern-Stans-Engelberg-Bahn abgelöst.

«„Zusammen sind wir stärker“ – dieser Erkenntnis folgend, schlossen sich die Luzern-Stans-Engelberg-Bahn und die Brünigbahn auf den 1. Januar 2005 zur Zentralbahn zusammen. Dieser Tätigkeitsbericht ist somit der letzte der Brünigbahn. Der Zusammenschluss setzt Synergien bei der Beschaffung von Rollmaterial, beim Unterhalt und in der Administration frei. Die Betriebsabläufe werden schlanker und die Angebote und die Dienstleistungen können verbessert werden.»

*Philippe Gauderon
letzter VR-Präsident der Brünigbahn*



Ein Blick in den Bahnhof der Stansstad-Engelberg-Bahn bei der Schiffflände in Stansstad, wo das einstige Stationsgebäude immer noch vorhanden ist

Von der Touristen- zur Pendlerbahn

Der Bahnverkehr war von Beginn weg auf den Personenverkehr ausgerichtet und somit gab es auch besonderen Komfort für die Reisenden. Drei Klassen waren üblich und jede Bahn hatte auch ihre Salonwagen. Die Kundschaft fand ihre Wünsche ausserdem gedeckt mit Nichtraucher-Abteilen oder in den stoff- oder lederüberzogenen Polstersesseln der 1. Klasse. Von der Bahn profitierte auch die Wirtschaft vom Gross- bis Kleinbetrieb. Einst gab es den Slogan «Die Bahn bringt's». So gab es auf der Brünigbahn die Schemmeltrans-

porte, auf denen die Bahnwagen von der Normalspurbahn auf Schemmel geladen und auf den Schmalspurgleisen nach Nidwalden und Obwalden gebracht wurden. Ab den grösseren Bahnhöfen gab es Camioneure, welche die Güter in den Dörfern verteilten. Inzwischen hat der Güterverkehr auf den Schienen durch die Strasse Konkurrenz erhalten. Heizöl oder Flugpetrol für die Bundesbetriebe kommen heute auf der Strasse und selbst die Post hat der Bahn ihre Liebe gekündigt. Das beste Beispiel für den kleiner werdenden Bahngüterverkehr liefert die Tatsache, dass die Tage des Stanser Güterschuppens



Ein Pendelzug der Luzern-Stans-Engelbergbahn in voller Fahrt vor der Rochuskapelle in Oberdorf

gezählt sind, welcher bei der Anpassung des Bahnhofs Stans an die heutigen Erfordernisse abgebrochen wird. Die Touristen sind der Bahn treu geblieben und es kommen dank guten Fahrpreisen und Billettkombinationen immer mehr. Was in den vergangenen dreissig Jahren besonders gewachsen ist, sind die Pendler-Passagiere. Die ersten Bahnhöfe wurden im 19. Jahrhundert am Rand der Städte gebaut. Verständlich, denn die gewachsenen Städte schirmten sich damals mit einer Stadtmauer ab. Die Städte sind gewachsen und die Bahnhöfe sind heute im Zentrum. Das Bahnhofareal selber wird heute als Dienstleistungszentrum besser genutzt. Dazu kommt, dass die Strassen in den Städten an chronischer «Verstopfung» leiden. Deshalb ist die Bahn heute das Transportmittel, das die Pendler am schnellsten zum Arbeitsplatz und wieder nach Hause bringt. Im Gegensatz zum motorisierten Verkehr, der von den Planern immer mehr neue Strassen verlangt, verkehrt die Bahn noch heute auf den Trassen, die vor rund hundert Jahren gebaut wurden. Dank moderner Technik beim Rollmaterial kann die Bahn ihre Leistungen steigern, ohne immer neue Trasselinien zu bauen.



Die Bahn ist ein wichtiger Zubringer für den Wintersportort in Engelberg

Die Bahn im 21. Jahrhundert

Am Ende des 20. Jahrhunderts wurde an verschiedenen Stellen erkannt, dass die Bahn auch in Zukunft einer der wichtigsten, wenn nicht der wichtigste Verkehrsträger ist. Deshalb wurden grosse Ausbauprojekte für die Bahn angegangen. Einerseits geht es um die Schnelligkeit, aber auch um den Komfort beim Bahnfahren. Eines dieser grossen Pakete heisst «Bahn 2000». So verkehren seit Dezember 2004 nicht nur schnellere und viel mehr Züge auf dem Bahnnetz, sondern auch die S-Züge, welche die Aufgabe haben, die Passagiere aus den Agglomerationen schneller und bequemer in die Markt- und Arbeitszentren zu bringen. Dieser Entwicklung hat sich die Luzern-Stans-Engelberg-Bahn wie auch die Brünigbahn nicht verschlossen und fährt wacker in diesem Trend mit. Allerdings hat dies Konsequenzen. Diese haben die Schmalspurbahn im Engelbertal, verwaltet durch einen Verwaltungsrat, und die Schmalspurbahn im Obwaldner- und Berner Oberland, geführt durch die Bundesbahnen, nicht unerwartet getroffen. Seit Jahren wurde in beiden Unternehmen die Leistung verbessert und die Kosten in den Schraubenzwinger genommen. In Nid- und Obwalden könnte man ein Lied davon singen. Bahnhöfe wurden geschlossen und der freundliche Bahnhofvorstand durch einen Billett-Automaten ersetzt oder Schnellzugshalte gestrichen. Dies nicht zuletzt zugunsten von mehr Verbindungen ab den grösseren Dörfern. Dank der Doppelspur der Brüniglinie zwischen Hergiswil Matt und Kriens Mattenhof können künftig mehr Züge aus Nid- und Obwalden nach Luzern und umgekehrt fahren.

Die entscheidende Weichenstellung

Wenn es zu Beginn der Luzern-Stans-Engelberg-Bahn zwischen der LSE und der SBB im Jahre 1964 auf der gemeinsam befahrenen Strecke Hergiswil-Luzern Berührungsängste gab, sind diese längstens überwunden. Schon bald sah man einen Brünigzug bis Stans fahren oder eine LSE-Komposition im Bahnhof Sachseln stehen. Ausrangierte Brünig-Wagen oder Lokomotiven

Die Bahn nach Engelberg fährt durch eine geschichtliche, kulturelle und topografisch reizvolle Landschaft



wurden auf das LSE-Outfit geliftet. Mit der Zeit wurden auch gewisse Unterhaltsarbeiten für die SBB im Depot Stansstad oder für die LSE im Depot Meiringen ausgeführt. Die Schmalspurlinie Luzern-Brünig-Interlaken ist der einzige Schmalspurabschnitt im ganzen SBB-Netz. Hinter vorgehaltener Hand waren die Obwaldner nicht immer zufrieden mit den Leistungen der SBB, doch wer nicht zahlt kann auch nicht befehlen. Anders bei der LSE. Diese Bahn gehörte den Kantonen Nid- und Obwalden und der Gemeinde Engelberg. Diese Körperschaften und der Bund hatten auch für die Beschaffung von Rollmaterial zu sorgen und das Defizit gemäss Leistungsauftrag zu übernehmen. Sie konnten aber auch Einfluss nehmen. So war es in Anbetracht der «Bahn 2000» und dem

Konzept S-Bahn fast eine logische Folge, dass das Schmalspurnetz in Nid- und Obwalden und dem Berner Oberland zu einem Betrieb wurde, eben zur Zentralbahn. Im März 2003 fällte der Verwaltungsrat der LSE den Grundsatzentscheid und nahm Gespräche mit der SBB auf. Nur acht Monate später, im November 2003 war das Projekt zu einer Zusammenführung entscheidungsreif. Bereits ab 1. April 2004 wurde eine gemeinsame Geschäftsführung LSE/Brünigbahn möglich. Im Dezember 2004 konnte die Generalversammlung der LSE beschliessen, dass sie künftig unter dem Namen «zb Zentralbahn AG» in Erscheinung tritt. Bekanntlich kann man aber die vertraglichen Bestimmungen mit den Arbeitnehmern wie auch die gewachsenen Kulturen nicht mit einem Federstrich ändern. Dies muss in einem Prozess miteinander erarbeitet werden. Inzwischen sind die Verhandlungen über die Gesamtarbeitsverträge abgeschlossen und treten am 1. Januar 2006 in Kraft. Die zb Zentralbahn AG, also die Nachfolgerin der LSE nahm auch gleich eine Kapitalerhöhung von 14,8 Millionen auf 120 Millionen vor. Die SBB brachte selbstverständlich die Brünigbahn ein und hält heute 66 Prozent des Aktienkapitals. Die restlichen 34 Prozent verteilen sich auf den Bund mit 16,1, Kanton Nidwalden 11,8, Kanton Obwalden 5, Gemeinde Engelberg 1 und Private 0,1 Prozent. Mit alt Regierungsrat Ferdinand Keiser stellt Nidwalden

«Die Verantwortlichen der beiden Bahnen haben Voraussicht bewiesen und mit wegweisenden Entscheiden die Basis für eine erfolgreiche Zukunft gelegt. Viele Details sind noch zu klären. Das Feintuning der Prozesse ist noch zu finden. Die Mitarbeitenden der LSE und der Brünigbahn stehen vor einer anforderungsreichen und interessante Aufgabe – die Mitgestaltung einer kundennahen lokal verankerten Bahn.»

Ferdinand Keiser
VR-Präsident der zb Zentralbahn AG

Mit dem Zusammengehen der Brünigbahn und der Luzern-Stans-Engelbergbahn kommt auch neues Rollmaterial und neue Farbe auf die Schiene



den Verwaltungsratspräsidenten und Obwalden ist durch Regierungsrat Hans Wallimann im Verwaltungsrat vertreten, während die übrigen Mitglieder vom Bund und von der SBB gestellt werden.

Zentralbahn, der lokale Mobilitätsanbieter

Die Zentralbahn befährt heute eine Strecke von 98,6 Kilometer und hofft, dass sie die Personenfrequenzen von 5,86 Millionen steigern kann. Dies mit einem gesteigerten Angebot, das vor

allem die Pendler am Morgen und am Feierabend besonders schätzen. Dazu erhoffen sich die Verantwortlichen auch eine Zunahme des Tourismusverkehrs. Dies nicht zuletzt wegen des laufend erneuerten Rollmaterials. Die «Spatz»-Kompositionen zeigen auch optisch das pfiffige Design der Zentralbahn. Sie verfügen über grosse Fensterfronten, so dass die herrliche Landschaft eingefangen werden kann. Die neuen Kompositionen hatten zu Beginn einige Kinderkrankheiten, die inzwischen vermindert wurden. Erwartungen werden in den Bahntunnel nach Engelberg gesetzt, der 2007 in Betrieb kommen soll. Dass man für Neuerungen offen ist beweist die Tatsache, dass



Mit dem «Goldenpass» auf dem Netz der Zentralbahn wird ein alter Traum von der Schienenverbindung vom Genfersee über das Berner Oberland zum Vierwaldstättersee Tatsache

«Spatz» heisst die neue Zugs-
komposition der Zentralbahn.

Damit wird das dritte Jahr-
hundert der Bahn in Ob- und
Nidwalden angefahren. Mit
dem «Spatz in der Hand» ist
man nicht schlecht beraten,
obwohl man noch zb-Träume
für die Zukunft hat



im Industriegebiet Sachseln ein neuer Bahnhof
eröffnet wird, genau im Sinne der S-Bahn. Dazu
kommt eine alte Vision der Realisation näher. Es
ist der «Goldenpass»-Zug, der den Genfersee ab
Montreux mit dem Vierwaldstättersee in Luzern
verbindet. Die Verbindung soll noch touristisch
besser bekannt gemacht werden.

Region steht zur Zentralbahn

Basis für die Zentralbahn bildet der Leistungsauf-
trag der Kantone Nid- und Obwalden wie der
Region Berner Oberland. Dieser Leistungsauftrag

«Die Zentralbahn ist aus dem Zusammen-
schluss der Bahnen LSE und der Brünigbahn
entstanden. Beide Bahnen haben eine Ge-
schichte, sie sind ein Teil der Landschaft und
derer Bevölkerung. Unser Ziel ist, diese Ver-
bundenheit und lokale Verankerung mit der
Bevölkerung weiterleben zu lassen. Wir wollen
zufriedene Gäste befördern. Die Einführung
neuer Systeme und Fahrzeuge hat die Zufrie-
denheit unserer Kundinnen und Kunden arg
strapaziert. Gerade auch deshalb, verfolgen
wir diese Ziele konsequent weiter.»

Josef Langenegger
Geschäftsführer zb Zentralbahn AG

verlangt nicht nur gute Bahnverbindungen, son-
dern deckt auch finanzielle Lücken, die nicht
durch den Bahnverkehr erwirtschaftet werden
können. Die Regierungen und das Volk sind sich
bewusst, dass der Bahnverkehr ein wichtiger
Lebensnerv für die Volkswirtschaft ist. Gerne
würde die Bahnverwaltung alle Kundenwünsche
betreffend Zugsanschlüsse im Bahnhof Luzern
erfüllen. Doch letztlich muss die Bahn bezahlbar
bleiben. Ein Kompliment an die bisherigen Lei-
stungen ist angebracht. Diese wurde ohne Aufprei-
se erbracht und dies bleibt auch das Ziel für die
Zukunft. Das Bahntrasse, das Ende des 19. Jahr-
hunderts von Stansstad nach Engelberg, von
Luzern nach Interlaken und später zwischen
Stansstad und Hergiswil gebaut wurde, erfüllt
auch im 21. Jahrhundert seine Aufgabe. Gewech-
selt hat nur das Rollmaterial. Geblieben sind be-
geistigungsfähige Bähnler, heute wohl schon in
der vierten Generation, welche die ganze Zentral-
bahn in Bewegung halten.