

# Endlich im Berg : Zentralbahn

Autor(en): **Berger, Christoph / Hug, Christian**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Nidwaldner Kalender**

Band (Jahr): **152 (2011)**

PDF erstellt am: **26.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1030051>

## **Nutzungsbedingungen**

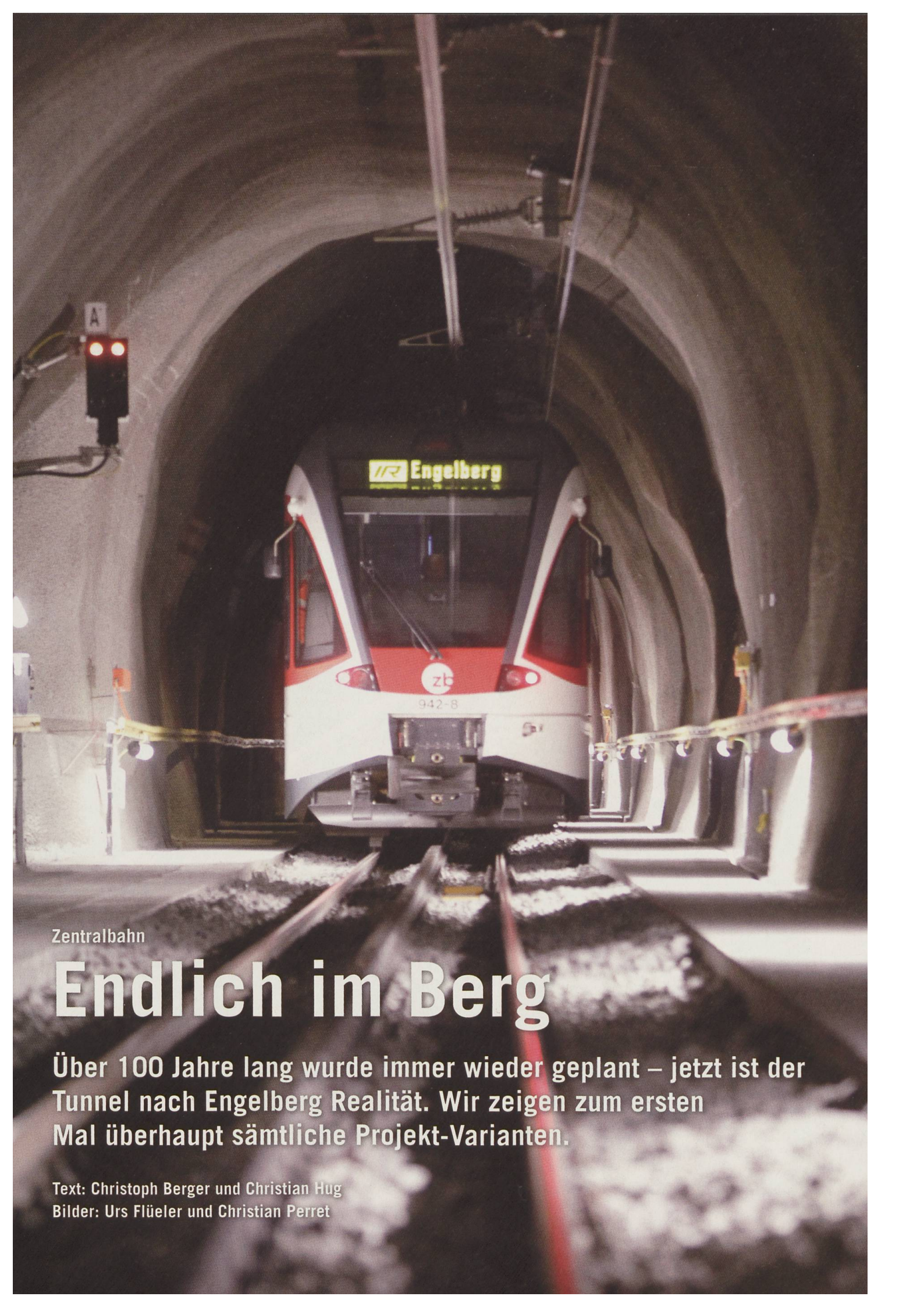
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

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.



Zentralbahn

# Endlich im Berg

Über 100 Jahre lang wurde immer wieder geplant – jetzt ist der Tunnel nach Engelberg Realität. Wir zeigen zum ersten Mal überhaupt sämtliche Projekt-Varianten.

Text: Christoph Berger und Christian Hug  
Bilder: Urs Flüeler und Christian Perret

Bis zum 12. Dezember 2010 war eine Fahrt mit der Zentralbahn von Grafenort nach Engelberg lustig: Beim Wasserkraftwerk Obermatt setzte die Lok mit einem spürbaren Ruck auf die Zahnrad-Strecke auf und nahm den steilen Anstieg das Tobel der Engelbergeraas hinauf in Angriff. Langsam, zäh und ächzend stieg die Lok den Schienen entlang hoch durch wild verwachsene, steil abfallende Wälder, zwischendurch erblickte man abwechselnd die Autostrasse, den Himmel oder den ungezähmten Fluss. Kinder standen mit Vorliebe mitten in den Gang zwischen den Sitzabteilen und neigten stehend ihren ganzen Körper gegen den Winkel der Steigung, sie fühlten sich wie die wagemutigen Skispringer auf der Skisprungschan-

ze von Engelberg, die sie bald erreichen würden. Derweil die Touristen, Inderfamilien, Deutsche und Amerikaner, mit staunend grossen Augen aus den Fenstern schauten und hingerissen waren von der urchigen Landschaft, der vielleicht etwas furchteinflössenden Steigung, die der Zug da gerade überwand, und von der Leistung, die gute Ingenieure zweifelsohne einst erbracht hatten. Diese Zeiten sind vorbei. Wer heute mit der Zentralbahn nach Engelberg fährt, verlässt schon bald nach Grafenort, noch in der Talsenke, das alte Bahntrasse und zweigt ab in Fahrtrichtung Engelberg nach links. Der Zug rollt in einen unscheinbaren Tunnel hinein, noch immer ohne jede Steigung. Erst nach 200 Metern Fahrt in der



Auf dem Weg nach Engelberg hatte die Zentralbahn bisher eine enorme Steigung überwinden müssen.

Dunkelheit geht ein leichtes Rucken durch den Zug: Die Lok hat ihre Zahnräder in die Stangen der Zahnradstangen gesetzt. Mit einer leichten Steigung, die die Fahrgäste nur noch mit einem leichten In-die-Sitze-gedrückt-Werden wahrnehmen, rollt der Zug nun zügig und ohne Aufhebens den Tunnel hoch. Aussicht gibts hier keine. Ausser die Belichtung von zwei Passagen, in denen die Schiene doppelt geführt wird. Hier können zwei Züge im Tunnel ungehindert aneinander vorbeifahren. Von den Hunderten von Metern Fels, die über dem Zug auf den Tunnel drücken, merken die Fahrgäste ebenso wenig.

Nach wenigen Minuten ist der Spuk auch schon wieder vorbei. Kurz vor dem Rank der «Boden-

Kurve» setzt der Zug fast unmerklich von der Zahnstange ab und rollt wieder aus dem Berg. Nur noch ein Katzensprung, und der Zug hält am Bahnhof Engelberg.

### **6 Grad, 8 Minuten**

Steilrampe hiess die alte, im Freien geführte Strecke. Schlicht Steilrampentunnel heisst die neue Strecke, die durch den Berg führt. Beide Strecken führen das Wort steil im Namen, doch bei letzterer hat das Wort entscheidend an Bedeutung verloren – und genau darum gehts beim Tunnel: Weil er in seiner ganzen Länge die Distanz des Freiluft-Trassees quasi in die Länge zieht, ist der Tunnel nur noch so steil, dass der Zug mit unvergleichlich schnellerem Tempo den Berg hoch kommt. Das hat für die Zentralbahn und natürlich auch für die Fahrgäste weitreichende Folgen, und zwar ausnahmslos positive (wenn man mal von der verlorenen Aussicht absieht).

Ein Vergleich in Zahlen:

Beide Strecken überwinden eine Höhendifferenz von 292 Höhenmetern.

Dafür musste die Bahn auf dem Freilufttrasse auf einer Strecke von 1780 Metern zwischen Obermatt und Ghärst eine Steigung von maximal 24,6 Prozent überwinden. Das bedeutete, dass sie pro hundert gefahrene Meter 24,6 Höhenmeter überwand beziehungsweise linear gerechnet in einem Winkel von 13,8 Grad fuhr. Im 4043 Meter langen Tunnel von Mettlen bis Engelberg Boden hingegen beträgt die Steigung nur noch 10,5 Prozent beziehungsweise 10,5 Höhenmeter pro gefahrene 100 Meter beziehungsweise ein linearer Steigungswinkel von sechs Grad – im Häuserbau entspricht dieser Winkel der Rollstuhlgängigkeit. Auf dem Freilufttrasse schaffte die Lok diesen Kraftakt mit einem Tempo von gerade mal 19,5 Stundenkilometern. Im Tunnel fährt die Bahn jetzt mit Tempo 40 (von Engelberg runter nach Grafenort mit Tempo 23). Somit verkürzt der Tunnel die Fahrzeit auf dieser Teilstrecke um satte acht Minuten.





Parat für die Schienen: Der Tunnel im Rohbau kurz vor dem talseitigen Nordportal.

Auf der alten Strecke bestand eine Zugskomposition wegen der grossen Steigung nur aus maximal vier Waggons. Auf der neuen kann die Lok nun sieben Waggons ziehen.

Das wiederum hat zur Folge, dass die Transportkapazität schon fast dramatisch erhöht werden kann: Waren es auf der alten Strecke insgesamt 400 Fahrgäste pro Stunde, sind es heute 1000. Das sind mehr als doppelt so viele wie früher. Den Tourismus-Ort Engelberg freuts, und natürlich auch die Zentralbahn.

Ein weiterer entscheidender Vorteil ergibt sich mit dem Tunnel: Die Gesamt-Fahrzeit von Luzern nach Engelberg verkürzt sich jetzt um 14 Minuten auf 47 Minuten. Sehr zur Freude aller Pendler, die jeden Morgen nach Luzern und am Abend wieder retour beziehungsweise umgekehrt fahren. Und zur Freude von Touristen, die bisher mit dem Auto von Luzern nach Engelberg gefahren sind: Jetzt ist die Eisenbahn genauso schnell wie das Auto. Das öffentliche Verkehrsmittel ist somit ge-

genüber dem Privatverkehr wieder konkurrenzfähig.

Auch die Lokführer und Rangierer der Zentralbahn freuen sich: Denn jetzt entfällt das Hin- und Herfahren mit leeren Zügen.

### **Im Takt mit zwei Zügen**

Und das geht so: Bisher dauerte eine Fahrt von Luzern nach Engelberg exakt 61 Minuten. Nach Ankunft in Engelberg oder Luzern musste der Lokführer die Betriebssysteme der Lok runterfahren, ans andere Ende des Zuges gehen und die Betriebssysteme wieder hochfahren, bevor er wieder abfahren konnte.

Dadurch musste bis anhin der Stundentakt zwischen Luzern und Engelberg mit drei Zugkompositionen gefahren werden. Dies führte oft zu langen Standzeiten von Rollmaterial.

Mit dem Tunnel hat das nun ein Ende: Für den Stunden-Taktfahrplan Luzern-Engelberg reichen nun zwei Zugkompositionen, die zudem wie

erwähnt viel länger sind als die alten. Dem Lokführer bleibt genügend Zeit, die Systeme runterbeziehungsweise hochzufahren, und er muss sich dazu nicht mal beeilen, wenn er an der 150 Meter langen Zugskomposition von einem Ende zum anderen läuft.

Somit kommen nun auch sämtliche Züge auf der meist eingleisig geführten Strecke ab Hergiswil bis Engelberg schlank aneinander vorbei: Von Luzern bis Dallenwil fahren die Züge im Halbstundentakt und heissen S4, sie halten an jedem Bahnhof. Die Züge, die von Luzern nach Engelberg fahren, heissen «InterRegio Luzern–Engelberg», verkehren im Stundentakt und machen in Hergiswil, Stans, Dallenwil, Wolfenschiessen und Grafenort sowie bei Bedarf in Niederrickenbach Station und im Dörfli einen Zwischenhalt.

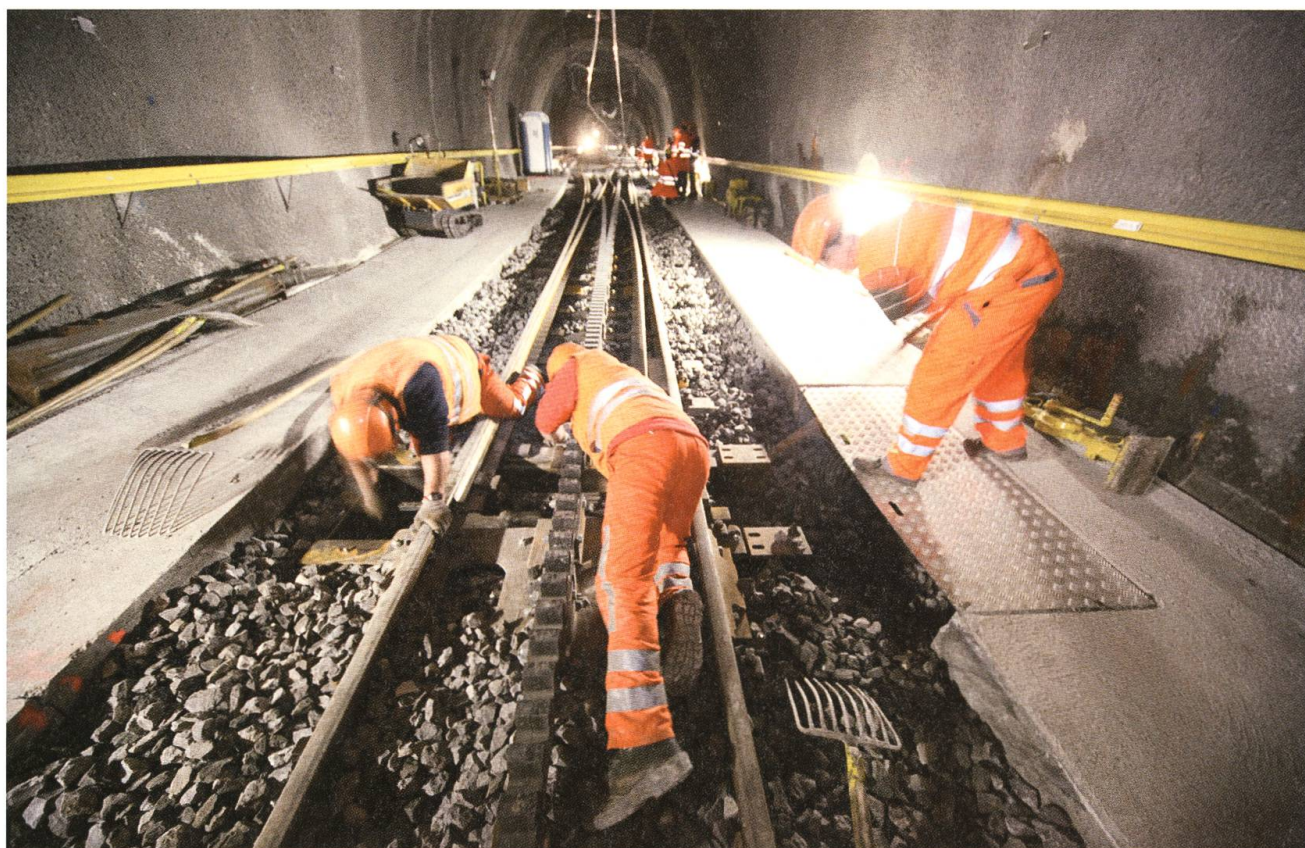
An Wochenenden während der Sommer und Wintersaison oder wenn bei besonderen Anlässen der Andrang so gross ist, dass der Interregio nicht mehr ausreicht, setzt die Zentralbahn Extrazüge ein. Die heissen dann «Titlis Express».

Damit ein «InterRegio Luzern-Engelberg» und ein «Titlis Express» reibungslos aneinander vorbeikommen, ist im Tunnel die erwähnte Ausweichstelle gebaut, wo sich das Geleise teilt und die beiden Züge somit problemlos kreuzen können. Eine zweite Ausweichstelle befindet sich im oberen Teil des Tunnels.

### **Brünig-Loks im Einsatz**

Alles klar soweit? Gut. Dann kommen wir jetzt zum nächsten Vorteil, den der Tunnel mit sich bringt: Das Rollmaterial. Beziehungsweise kein Vorteil, sondern eine Notwendigkeit: Denn die Loks, die bisher je drei Waggons das Freilufttrasse hochgestossen haben, sind für die sieben Waggons, die jetzt im Tunnel möglich sind, zu schwach. Und das Tempo von 40 Stundenkilometern schaffen sie auch nicht.

Rettung naht mit den Lokomotiven der Brünigbahn: Dort ziehen die Loks seit eh und je sieben Waggons auf einer Zahnradstrecke den Berg hoch, und die Steigung am Brünig entspricht exakt



Harte Arbeit: Schwellen, Schienen und Zahnstange müssen gut verankert sein.



Sicher und schnell durch den Tunnel: Kurz vor dem bergseitigen Südportal an der «Boden»-Kurve.



Im Tunnel können zwei Züge an zwei Stellen problemlos kreuzen.

derjenigen des Tunnels nach Engelberg. Somit werden nun im Tunnel neu Loks der Brünigbahn verwendet. Die bisherigen Zugskompositionen der Engelbergstrecke werden damit nicht nutzlos: Im Halbstundentakt zwischen Luzern und Dallenwil sind sie ja noch problemlos einsetzbar.

Im ersten Betriebsjahr des Steilrampentunnels sind die zur Verfügung stehenden «neuen» Loks noch relativ knapp. Aber ab 2012, wenn sämtliches Rollmaterial, also Lokomotiven und Wagons der Brünigbahn sukzessive ersetzt werden, stehen weitere Brünigloks der Engelbergerlinie zur Verfügung.

Der neue InterRegio-Zug nach Engelberg bietet aber bereits jetzt schon weitere markante Vorteile. Zum Beispiel mehr Platz für Fahrgäste. Jeweils drei Wagen der neuen Gesamtkomposition sind moderne niederflurige Gelenksteuerwagen – kurz GSW –, die bisher nur im Talbereich eingesetzt wurden. Dadurch wird das Einsteigen für Gehbehinderte, Familien mit Kinderwagen oder Reisende mit Rollkoffern viel bequemer und einfacher. Der GSW ist auch klimatisiert, das heisst,

sowohl in heissen Sommer- als auch in kalten Wintertagen wird das Reisen nach Engelberg spürbar angenehmer.

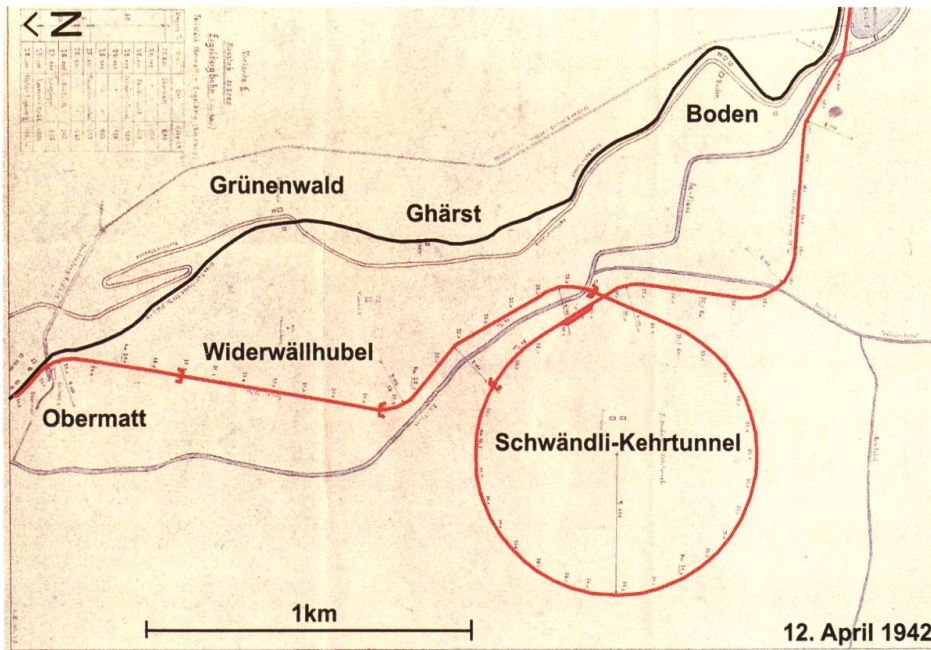
Aber auch die restlichen Zugsabteile im neuen InterRegio wurden erneuert: Mit frischen Farben, neuem Boden, modernen Toiletten und neuen Sitzbezügen entsteht auch hier ein völlig neues Fahrgefühl.

### **Sicher vor Unwettern**

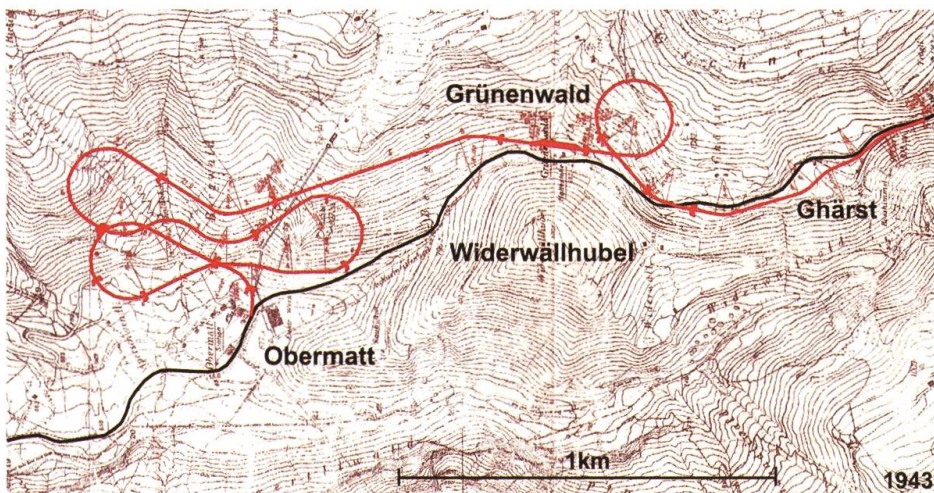
Damit die Liste der Vorteile komplett ist: Durch den Tunnel entfallen die aufwändigen Wartungsarbeiten an der Freiluftstrecke, und vor allem ist das Trasse im Berginnern vor Unwettern und Erosionsschäden sicher. Das ist ein nicht unwesentlicher Kostenfaktor, wenn man bedenkt, dass es immer wieder zu Streckenunterbrüchen infolge intensiven Schneefällen oder starkem Wind gekommen ist.

Oder beim Hochwasser von 2005, wo 80 Prozent des gesamten Zentralbahn-Streckennetzes unterbrochen waren und mit hohen Kosten wieder instandgestellt werden mussten.

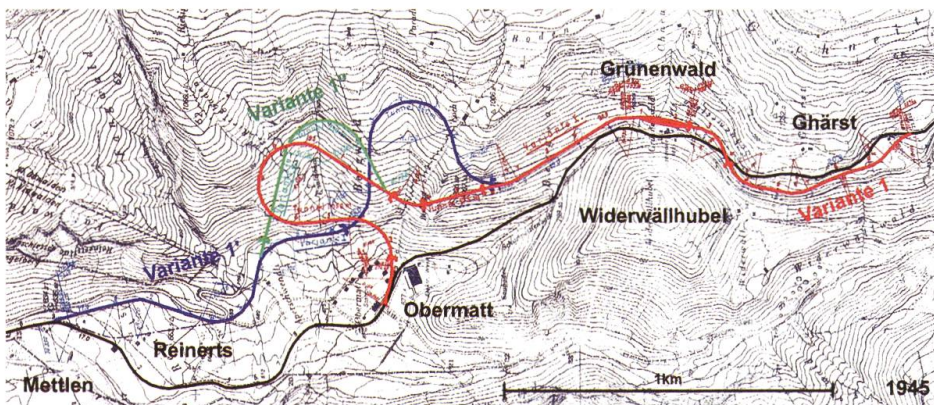




Projekt Lunke, 1942 (rot): Zahnradfreie Strecke mit Schwändli-Kehrtunnel (450 m Radius) und Widerwällhubel-Tunnel. Die reale Strecke bis 2010 (schwarz).



Projekt Labhardt VII, 1943, Variante 2 (rot): Ohne Zahnrad. Grosszügige Schlaufen und ein Kehrtunnel erinnern an die Bernina-Bahn.



Projekt Labhardt drei V, 1945: Die Variante 1 von 1943 wurde 1945 mit zwei weiteren Varianten ergänzt. Rot: Variante 1 von 1943. Blau: Variante 1'. Grün: Variante 1''.

## Verschiedene Möglichkeiten

Ende gut, alles gut? In der Tat sind die Vorteile, die der Tunnel möglich macht, grossartig. Und man stellt sich angesichts der vielen positiven Auswirkungen vielleicht die Frage, warum man den Berg nicht schon viel früher durchstochen hat.

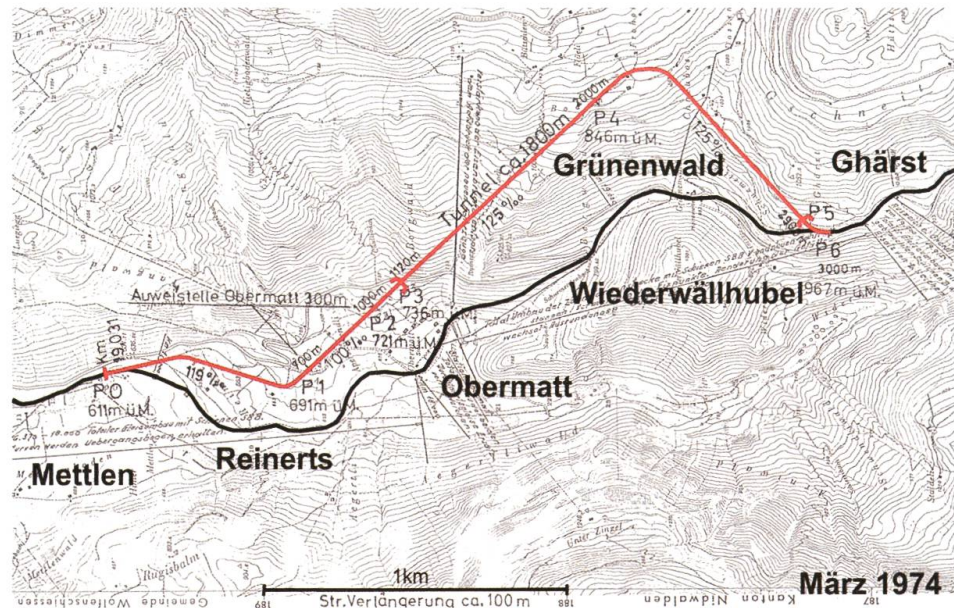
Die Antwort mag erstaunen: Das wollte man tatsächlich schon vor hundert Jahren. In schon fast regelmässigen Abständen wurden immer wieder Projekte und Studien lanciert, wie der Zug schneller und sicherer nach Engelberg kommt. Doch ebenso vielseitig wie die Ideen waren die Gründe, warum die Pläne nie umgesetzt wurden. Zum ersten Mal über einen Tunnel diskutiert hat man wohl bereits um 1900, als man im Berner Oberland die Jungfraubahn quer durch die Eigernordwand baute. Die Bahn nach Engelberg war damals, 1898, eben erst fertiggestellt worden als Verlängerung der bereits existierenden Trambahn von Stansstad nach Stans – mit der Streckenführung, die seither unverändert bleiben sollte.

Der aufkeimende Tourismus brachte die Stansstad-Engelberg-Bahn schon bald in Bedrängnis: Immer mehr Leute wollten nach Engelberg, doch die Kapazität der Bahn blieb beschränkt. Man kaufte zwar neue Loks und bessere Gästewagen, doch das nützte nichts. Kurz vor dem Ersten Weltkrieg sollte eine Studie Möglichkeiten zur Erhöhung der Transportkapazität durch den Ersatz der Zahnradstrecke prüfen, doch wegen des Krieges wurde das Projekt auf Eis gelegt.

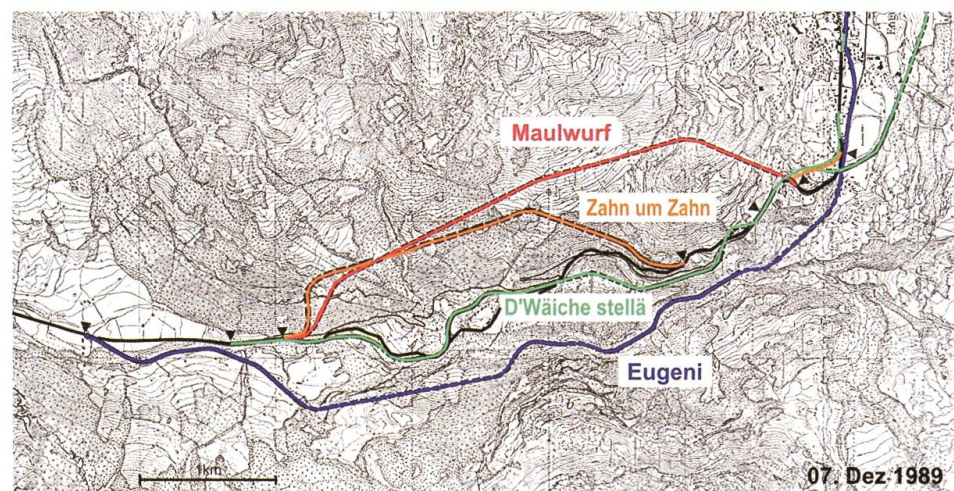
Erst 1929 gab der damalige Direktor Gaston Guex eine neue Studie in Auftrag: Er wollte damit der Nidwaldner Regierung zuvorkommen, denn die hatte ganz andere Sorgen: Die SBB planten einen Doppelspur-Ausbau am Axen an der Strecke von Schwyz

nach Uri. Der Nidwaldner Regierung wäre es aber lieber gewesen, wenn Uri stattdessen mit einer Strecke von Luzern via Stans und Beckenried nach Altdorf erschlossen worden wäre. Nidwalden hätte somit endlich den verkehrstechnischen Anschluss an den Rest der Schweiz geschafft. Daraus wurde, wie wir heute wissen, nichts.

Auch die Studie von Direktor Gaston Guex wurde nie umgesetzt. Obwohl sie sich durchaus sehen lassen konnte: Ingenieur Hans Studer schlug drei verschiedene Varianten vor. Eine davon bein-



Projekt Franz Hess, 1974: Eine neue, 3 Kilometer lange Steilrampe mit 12,5 Prozent Steigung, mit einem 1800 Meter langen Tunnel.



Wettbewerb, 1989: Alle vier eingereichten Projekte für eine neue Steilrampe. Das Projekt Maulwurf bekam den Zuschlag.

haltete nach dem Vorbild der Rhätischen Bahn einen 900 Meter langen Tunnel auf der (wenn man hinunterfährt) rechten Talseite. Die anderen beiden Varianten schlugen Verbesserungen der Streckenführung im Freien und des Rollmaterials vor. Sollte, so war Studers Schlussfolgerung und wohl auch dunkle Ahnung, keine der drei Varianten zur Ausführung gelangen, so empfahl er den Einsatz eines zusätzlichen Busverkehrs, um gegenüber dem privaten Autoverkehr wieder konkurrenzfähig zu werden (dieses Problem bestand also schon damals). Was denn am Ende auch geschah.

## Viele neue Anläufe

Mitten im zweiten Weltkrieg kamen die Projektstudien quasi in Serie auf den Tisch: Tunnels links und rechts der Engelbergeraas, gerade Tunnels und Kehrtunnels, mit weniger oder mehr Steigung, mit oder ohne Zahnrad: jede Möglichkeit wurde diskutiert. Bahndirektor Walter Lunke legte 1942 eine Studie mit einem Kehrtunnel von 450 Metern Radius vor.

Ein Jahr später schlug Ingenieur Labhart gleichzeitig eine neue Tunnelvariante auf der anderen Seite des Flusses und den Ausbau der Bahn durch den Lopper nach Hergiswil vor. 1945 stellte derselbe Ingenieur drei weitere Tunnelvarianten zur Diskussion.

Alle Vorlagen scheiterten – am Geld: Die Stansstad-Engelberg-Bahn (StEB) war finanziell nicht auf Rosen gebettet.

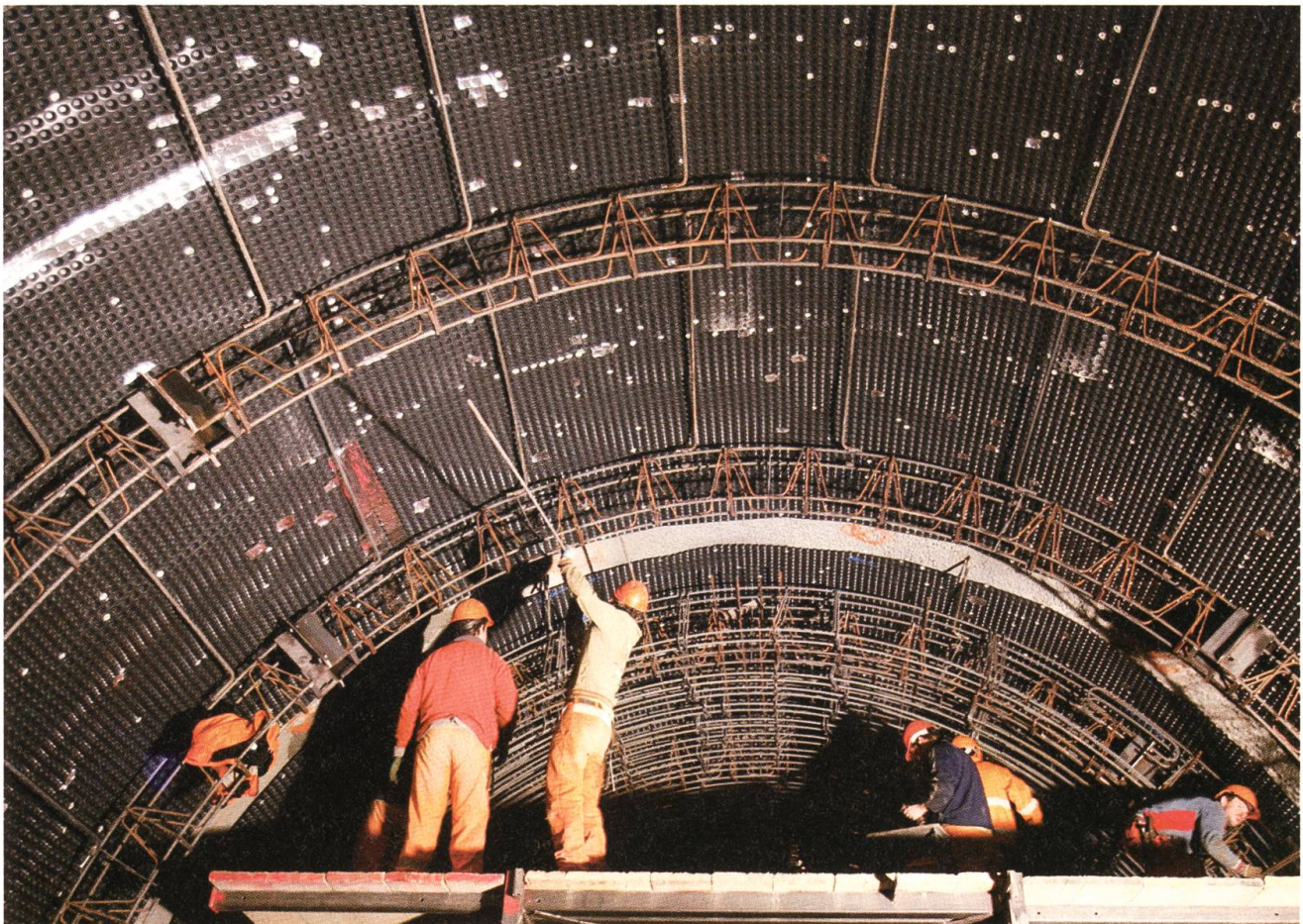
Der neue Direktor Guido Wiederkehr setzte den Diskussionen um den Ersatz der Steilrampe

schliesslich ein Ende, indem er dem Ausbau der Strecke zwischen Stansstad und Hergiswil klar erste Priorität verlieh: Der Anschluss von Nidwalden an Luzern war wichtiger als der Ausbau der bereits bestehenden Strecke nach Engelberg.

Erst, als am 19. Dezember 1964 die Luzern–Stans–Engelberg-Bahn (LSE) endlich feierlich eingeweiht wurde, und Nidwalden also den Anschluss an den Rest der Welt endlich geschafft hatte, wurde wieder über Tunnels und Geleise diskutiert. Bahnmeister Franz Hess legte 1974 eine neuerliche Studie vor mit einem 1,8 Kilometer langen Tunnel. Aber auch daraus wurde nichts.

## Endlich: Der Tunnel wird Realität

Es dauerte weitere lange Jahre, bis sich wieder eine günstige Gelegenheit ergab: 1987 präsentierten die SBB das Projekt Bahn 2000, das unter anderem weitreichende Infrastruktur-Ausbauten und -Optimierungen vorsah. Die Schweizerischen



In der 320 Meter langen Störzone wurde der Tunnel ausgeweitet und mit armiertem Beton gesichert.

Bundesbahnen wollten moderner werden und ihren Rückstand gegenüber dem schnell wachsenden Strassenverkehr wieder wettmachen. Dies galt auch für die Luzern-Stans-Engelberg-Bahn. Jetzt sprach man erstmals ernsthaft von einem Doppelspur-Ausbau der Strecke Luzern-Hergiswil und erneut vom Bau des Steilrampentunnels.

Zu letzterem wurden vier Projekte im Rahmen eines Bauingenieur-Wettbewerbes eingereicht. Der Verwaltungsrat der LSE erklärte das Projekt «Maulwurf» zum Gewinner, 1991 lag eine Machbarkeitsstudie vor. Veranschlagte Kosten: 68,1 Millionen Franken, aufgeteilt in 57,9 Millionen Franken (oder 85 Prozent des Gesamtbetrages) für den Bund und je 5,1 Millionen Franken für die Kantone Ob- und Nidwalden.

Nach dem üblichen Auflageverfahren zündete Frau Talamann Martha Bächler am 21. September 2001 der Tradition der Tunnelbauer folgend die erste Sprengung, den Tunnelanschlag. Im Herbst 2005 sollte der Tunnel eröffnet werden.

### **Teure Störfälle**

Nun frassen sich die Bohrmaschinen endlich durch den Berg. Aber jetzt fingen die Schwierigkeiten erst richtig an. Man wusste zwar, dass der Tunnel phasenweise durch schwieriges Quintnerkalk-Gestein führte. Aber mit dem Wassereintrich im August 2002 beim Tunnelmeter 1695 (von unten nach oben gemessen) hatte niemand gerechnet. Rund 100 Liter Wasser brachen pro Sekunde aus einem Bohrloch, und niemand wusste, woher das Wasser kam. Es dauerte Wochen, bis die Stelle gesichert war.

Zehn Monate später, im Juni 2003, wiederholte sich dasselbe Drama 250 Meter weiter oben. Wiederum verzögerte und verteuerte sich der Bau beträchtlich. Ausgerechnet im Jahr, als die Luzern-Stans-Engelberg-Bahn und die Brünigbahn zur heutigen Zentralbahn fusionierten, geriet der Bau beim Unwetter vom August 2005 vollends in die Katastrophe: Heftigste Regenfälle führten in der ganzen Schweiz zu verheerenden Über-



Der Tunnel wird mit Spritzbeton ausgekleidet.

schwemmungen, Engelberg war von der Umwelt abgeschnitten, auch das Engelbergertal lag über weite Gebiete unter Wasser. Und bei der oberen Stelle des Tunnels, in der schon 2003 Wasser eingetreten war, strömte so viel Wasser durch den Berg, dass der Druck die Tunnelwand förmlich zerriss. 950 Liter pro Sekunde drangen in den Tunnel und flossen ungehindert im Tunnel Richtung Talboden.

Die Verantwortlichen verordneten einen sofortigen Baustopp für ein Jahr. Das Wasserproblem war ganz offensichtlich grösser, als man vermutet hatte, weshalb neue Analysen angestellt und neue technische Lösungen entwickelt werden mussten. Nebenbei wurde auch die Projektleitung komplett ausgewechselt.

### **Störzone gesichert**

Die Lösung sieht so aus: Auf einem 320 Meter langen Abschnitt wurde der Tunnel kreisrund ausgebohrt. Nun baute man innerhalb dieses

erweiterten Tunnels ein eisenarmiertes Betonrohr. Dieses Rohr hat alle sechs Meter einen Schlitz. Durch diesen bohrte man Löcher, durch die das Wasser austreten kann. Es wird in einer Röhre gesammelt und darin innerhalb des Tunnels zum Talboden geführt, wo es in die Engelbergeraai fliesst.

Weil man diese Arbeiten wegen des stetig fließenden Wassers nur im Winterhalbjahr ausführen konnte, wenn fast kein Wasser floss, mussten zwei Sommersaisons ausgesetzt werden.

Das Hochwasser und der Extrabau in der kritischen Zone verlängerten die Bauzeit massiv um fünf Jahre und trieben auch die Kosten in schwindelerregende Höhen: Insgesamt, kostet der Bau des Steilrampentunnels über 170 Millionen Franken. Aber immerhin: Der Tunnel ist nach fast hundert Jahren Planung endlich in Betrieb!

### **Das grosse Ganze als Ziel**

Kürzere Reisezeiten, mehr Transportkapazität, weniger Unterhaltskosten, bessere Leistung: Das alles wird in unseren schnelllebigen Tagen immer wichtiger. Und all diese Anforderungen kann die Zentralbahn jetzt erfüllen. Und es wird sogar noch besser: Wenn die Tieflegung des Trassees zwischen Luzern und Kriens Mattenhof abgeschlossen und das geplante neue Rollmaterial angeschafft ist, wird die Zentralbahn zu einem neuen Ganzen gewachsen sein. Die Projekte Tieflegung und Rollmaterial sollten 2014 abgeschlossen sein.

Der Doppelspurausbau in Hergiswil steht zurzeit noch in den Sternen. Beziehungsweise wird heiss diskutiert.

Aber zu reden gab die Bahn schon immer. Die Eisenbahn hatte nicht immer nur Freunde. Deshalb sei hier als kleines Schmankerl das «Nidwaldner Volksblatt» aus dem Jahr 1889 zitiert – das war, als man erst über den Bau der Bahn nach Engelberg diskutierte und geschlagene elf Jahre, bevor sie schliesslich in Betrieb genommen wurde: «Sieh, wie faul und schwach die Menschen geworden, – sie können nicht mehr zu Fuss gehen, sie müssen fahren; sie werden in Wagen verpackt, wie Häringe, wie Schachteln und Kisten; so schwach und blöde sind ihre Füsse und Beine geworden, und namentlich am Athem hat es uns schrecklich geböset; die Eisenbahn geht bergauf, die Menschheit geht bergab; es ist nichts mehr mit und an uns Menschen; wir fallen in die Kindheit zurück, wo man uns auch fortwährend in einem Wägeli herumkutschirte.»

*Christoph Berger ist Historiker und lebt in Disentis. Er ist passionierter Bahnfreund, veröffentlichte schon Bücher über Bahnen und besitzt eine eigene Draisine.*

*Christian Hug ist Textdienstleister und wohnt in Stans an der Bahnhofstrasse. Wenn er bisher mit der Zentralbahn nach Engelberg fuhr, machte er im Gang immer den «Ski-springer».*