

**Zeitschrift:** Nidwaldner Kalender  
**Herausgeber:** Nidwaldner Kalender  
**Band:** 131 (1990)

**Artikel:** 25 Jahre Luzern-Stans-Engelberg-Bahn (LSE) : von der Stansstad-Engelbergbahn (StEB) zur Luzerner-Stans-Engelberg-Bahn (LSE)  
**Autor:** Neuhaus, Josef  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1033762>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 17.05.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

## 25 Jahre Luzern-Stans-Engelberg-Bahn (LSE)

### Von der Stansstad-Engelberg-Bahn (StEB) zur Luzern-Stans-Engelberg-Bahn (LSE)

#### **Geschichte**

Man schrieb den 5. Oktober 1898, als die «Elektrische Bahn Stansstad-Engelberg» ihren Betrieb aufnahm und das Hochtal am Titlis mit den Dampfschiffen auf dem Vierwaldstättersee und so mit Luzern und der grossen weiten Welt zu verbinden begann.

Dem Verkehr mit der Aussenwelt war dieses Tal vorher schlecht zugänglich. Erst 1826 baute man eine Fahrstrasse, auf welcher der Klosterbot seine Reise ins Tal und zurück in zwei Tagen hinter sich brachte. 1859 wurde die erste Strassenbrücke an der Acheregg in Stansstad erstellt und damit eine Landverbindung nach Hergiswil ermöglicht. Seit 1873 fuhren eidgenössische Pferdepostwagen nach Engelberg.

Der Kanton Unterwalden nid dem Wald ist auch nach der Verstaatlichung der grossen Privatbahnen 1902 in verkehrspolitischer Hinsicht ein Stiefkind der Eidgenossenschaft geblieben. Nur drei Kilometer des SBB-Netzes entfallen auf den Kanton Nidwalden. Hergiswil, an der Brüniglinie liegend, ist die einzige SBB-Station im Kanton.

Die Bestrebungen, das Engelbergertal und Engelberg mit der Aussenwelt zu verbinden, gehen weit ins 19. Jahrhundert zurück. Entscheidend für einen Anschluss an den modernen Verkehr war das Jahr 1837, denn am 24. September befuhr das erste Dampfschiff «Stadt Luzern» den Vierwaldstättersee. Damit begann eine neue Zeit. Seit dem Jahre 1858 legten die Dampfer regelmässig auch in Stansstad an. Bald regten sich im Engelbergertal Bahnbestrebungen. Die Hotel- und

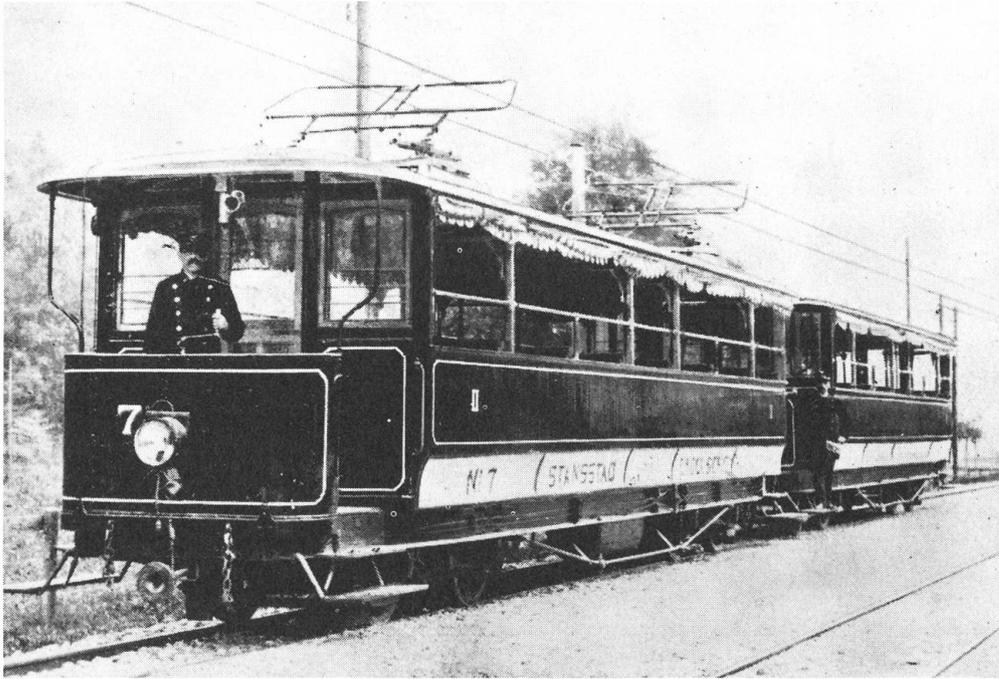
Bergbahnpioniere Bucher und Durrer erstellten auf dem Stanserhorn ein Hotel und verbanden es durch eine Seilbahn mit dem Nidwaldner Hauptort Stans. Sie erhielten auch die Konzession für eine Strassenbahn Stansstad-Stans, welche am 7. August 1893, zwei Wochen vor der Eröffnung der Stanserhornbahn, ihren Betrieb aufnahm. Das Tram erhielt grossen Zuspruch, kostete doch eine Retourfahrt bloss 35 Rappen, während die Postkutsche für eine einfache Fahrt 60 Rappen verlangte. Das Klosterdorf Engelberg hatte sich inzwischen zum weitbekannten Luft- und Molkenkurort entwickelt, der schon im Jahre 1889 von über 13 000 Gästen besucht wurde. Die Hoteliers Eduard und Arnold Cattani und der Dampfschiffverwalter von Luzern, Eduard Schmid, unterstützt vom damaligen Abt des Benediktinerklosters Engelberg, Anselm Villiger, gründeten ein Initiativkomitee. Dieses arbeitete Projekte für eine Bahnlinie nach Engelberg aus.

#### **Eine elektrische Bahn kommt**

Am 27. Januar 1897 wurde die Stansstad-Engelberg-Bahn AG mit Sitz in Luzern gegründet.

Eduard Schmid, Dampfschiffverwalter, Luzern, war der erste Präsident und Betriebsdirektor wurde August Kolb aus Stans.

Anstelle einer Dampfbahn mit Wagen amerikanischen Systems wurde der Bau eines elektrischen Kraftwerkes in Obermatt und die elektrische Zugförderung vorgesehen. Als Betriebsart fasste man Drei-Phasen-Wechselstrom von 800 V 33



*Zug der StEB aus den ersten Betriebsjahren mit dem «Sommerwagen» Nr. 7 mit Anhängewagen der gleichen Bauart.*

1/3 Hz ins Auge. Die Stansstad-Engelberg-Bahn war eine der ersten schweizerischen Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs, die unter Fahrdraht betrieben werden sollte. Am 12. beziehungsweise 15. April 1898 erfolgte durch den Nationalbeziehungsweise Ständerat die Konzessionserteilung.

### **Bau im Eiltempo**

Die neue Gesellschaft unterzeichnete mit der Firma Locher & Cie. in Zürich sofort einen Bauvertrag, in welchem sich die Firma zur Lieferung und Ausführung von Plänen, Unterbau, Oberbau, hydraulischen und elektrischen Einrichtungen und Rollmaterial um die Pauschalsumme von 1,255 Millionen Franken verpflichtete. Das Teilstück Stansstad-Stans stellte besondere Probleme. Auf dieser Strecke verkehrte seit dem 7. August 1893 die Strassenbahn, die die neue Gesellschaft kaufen und für ihre Bedürfnisse anpassen

wollte. Dieser Plan scheiterte unter anderem daran, dass die Behörden von Nidwalden das Befahren der Landstrasse mit Eisenbahnwagen von mehr als zwei Meter Breite nicht gestatteten. Es musste also auch zwischen Stansstad und Stans ein Eigentrasse angelegt werden. Nach dem Bauvertrag vom 30. April 1897 sollte die Bahnlinie Stans-Engelberg am 15. Juni 1898 betriebsbereit sein. Die Ablieferung des Rollmaterials und die Fertigstellung der Fahrleitung verzögerten sich jedoch, sodass die Kollaudation der Anlagen durch die Oberbehörden erst am 1. Oktober 1889 vorgenommen werden konnte. Die Betriebseröffnung erfolgte am 5. Oktober 1898 – in Anbetracht der Verspätung ohne jede Feierlichkeiten.

### **Die Bahnanlage**

Sie umfasste nach der Eröffnung die in Meterspur erstellte 22,518 km lange Strecke Stansstad-Engelberg. Der bahn-



*Klappbrücke bei Grünenwald, die bis zum Bau der neuen Kantonsstrasse 1962 in Betrieb war.*

eigenen Kraftstation mit den zugehörigen Wasserfassungen in Obermatt war noch eine kleine Reparaturwerkstätte für die Berglokomotiven angegliedert. Die Hauptwerkstätte und eine grosse Remise wurden in Stansstad errichtet. In Engelberg ermöglichte eine kleinere Remise die Unterbringung von Fahrzeugen. Für die Bedienung der Dörfer wurden Stationsgebäude in Stansstad, Stans, Dallenwil, Wolfenschiessen und Engelberg erstellt. Die Linie begann unmittelbar an der Schiffsstation in Stansstad, durchquerte das Dorf, zog sich dann durch den Talboden nach Stans und folgte auf weiten Strecken dem Lauf der Engelberger Aa bis gegen Obermatt. Hier beginnt die Einfahrt in die 1492 m lange Zahnstangenstrecke mit einer Steigung von 246 Promille, die beim Ghärst in die zum End-

punkt führende, kurvenreiche Adhäsionsstrecke ausmündet. Besonders bemerkenswert war die beim Restaurant Grünenwald gelegene Kreuzung der Bahn mit der Strasse. Diese wurde in geringer Höhe über dem Bahnkörper über eine Klappbrücke geführt, deren zwei Segmente vor jeder Zugdurchfahrt von Hand emporgekurbelt werden mussten, während sich gleichzeitig die Fahrleitung auf die Betriebshöhe von 4,5 m über Schienenoberkante absenkte. Diese in ihrer Art einzigartige Anlage in der Schweiz wurde im Jahre 1961 anlässlich des Ausbaues der Kantonsstrasse abgebrochen.

#### **Elektrische Einrichtungen**

Entsprechend dem für die Zugförderung gewählten Drehstromsystem waren die



*Das «Knusperhäuschen», die alte Station Stans, die bis zum Jahre 1964 ihren Dienst versah.*

Strecken- und Stationsgleise mit einer zweipoligen Fahrleitung überspannt. In der Kraftzentrale Obermatt, die unmittelbar an der Bahnlinie lag, sorgten drei Generatoren für den nötigen Strom. Der erzeugte Fahrstrom wurde zu einem Teil als Dreiphasen-Wechselstrom von 800 V 33 1/3 Hz direkt in die Fahrleitung eingespiessen. Zum andern Teil wurde er mittels 30-KVA-Einphasen-Transformatoren auf 5300 V transformiert und in den Transformatorstationen in Dallenwil und Stans wieder auf die Fahrleitungsspannung umgewandelt.

### **Das Rollmaterial**

Zur Inbetriebnahme am 5. Oktober 1898 bestand der Fahrzeugpark aus fünf Motorwagen, zwei Zahnradlokomotiven, neun Güterwagen und zwei Dienstwagen. Bis 1941 waren 14 vierachsige Motorwagen, fünf Berglokomotiven, zwei Dampflokomotiven, sechs Personenwagen, 23

Güterwagen und ein Reparaturwagen vorhanden. Im Jahre 1930 wurde noch ein Triebwagen angeschafft, der als einziger die Zahnstange aus eigener Kraft bewältigen konnte. Alle andern wurden auf der Zahnstangenstrecke durch eine Berglokomotive geschoben, aus Sicherheitsgründen ungekuppelt. Auf der Talfahrt diente die Berglok als Bremsfahrzeug. Die Geschwindigkeit auf dieser Strecke betrug bis zur Einstellung des Betriebes im August 1964 5,5 km/h. Im Tal wurde der Betrieb mit 20 km/h aufgenommen und später auf 40 km/h erhöht.

### **Dampflokomotiven G 3/3**

Im Jahre 1904 erwarb die StEB von der Strassenbahn Bern zwei Dampflokomotiven mit Baujahr 1894 in der Absicht, sie als Aushilfs- und Reservefahrzeuge einzusetzen. Sie übernahmen vor allem Talfahrten bis Grafenort und machten damit elektrische Triebwagen frei für Transporte



*Das Bauprovisorium auf der Station Stans, bis am 1. August 1965 die neuen Stationsräumlichkeiten bezogen werden konnten.*

bis Engelberg. Sie waren auch willkommene Helfer bei Stromknappheit. Anlässlich der grossen Überschwemmungen 1910 konnte der Betrieb zwischen Stansstad und Dallenwil nur dank ihrem Einsatz aufrecht erhalten werden. Die Nr. 15 ist heute im Verkehrshaus Luzern.

### **Trotz Unbill der Zeiten – Verkehrsbedürfnis ausgewiesen**

Die Stansstad-Engelberg-Bahn entsprach einem wirklichen Verkehrsbedürfnis. Drei Zugpaare verkehrten anfänglich bis nach Engelberg. Sechs weitere bedienten den Lokalverkehr Stansstad-Stans im Wettbewerb zur Strassenbahn. Diese verkehrte noch fünf Jahre neben der StEB und stellte dann 1903 nach zehnjähriger Dauer den Betrieb ein.

Als im Jahre 1905 Engelberg zum Winterkurort aufrückte, wurde der durchgehende Winterbetrieb bis Engelberg aufgenommen. Dieser war aber unrentabel, weil wegen ungenügender Stromproduk-

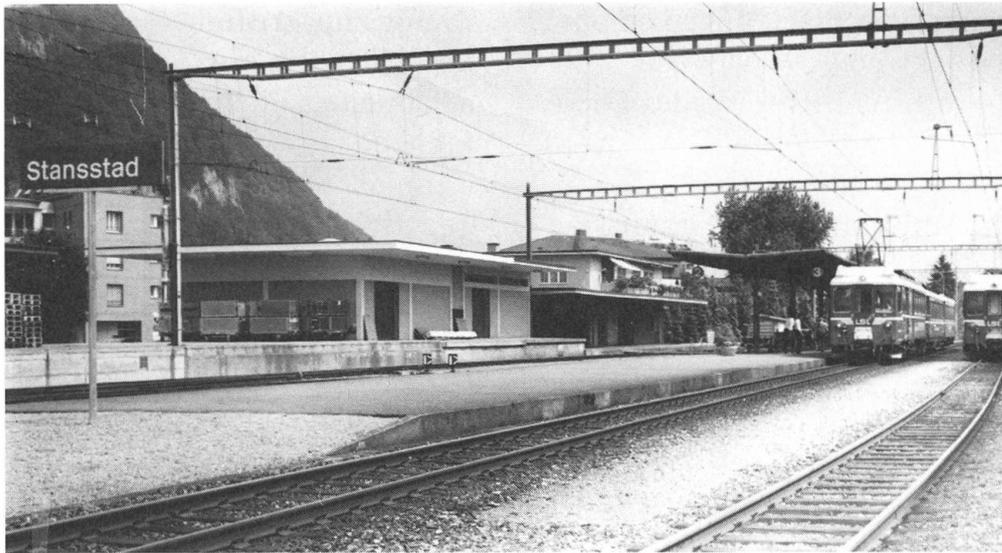
tion des bahneigenen Kraftwerkes in der Obermatt Fremdenergie bezogen werden musste.

Ab 1920 begann sich die einsetzende Autokonkurrenz bemerkbar zu machen, aber der StEB blieb ein ausreichendes Volumen, allerdings jäh unterbrochen durch die Wirtschaftskrise der Dreissiger Jahre. Während des zweiten Weltkrieges 1939 bis 1945 stellte sich dank Militärtransporten und einem stark gedrosselten Strassenverkehr ein kräftiger Aufschwung ein.

Die Stansstad-Engelberg-Bahn beförderte vom 5. Oktober 1898 bis zur Inbetriebnahme der neuen Luzern-Stans-Engelberg-Bahn am 19. Dezember 1964 rund 20 Millionen Reisende und 643 000 Tonnen Güter.

### **Rückblick – mit einem weinenden und einem lachenden Auge**

Die alten grünen und grauen Wagen der StEB – vom Volksmund liebevoll «Schüttelbecher» genannt, sind in die Geschich-



*Station Stansstad mit Aufnahmegebäude und Güterschuppen.*

te eingegangen. Sie haben viel miterlebt und «mitgetragen». Was da nicht alles reiste! Liebenswerte Anekdoten und Bonmots ranken sich um 66 Jahre Eisenbahngeschichte, eine Zeit, die sozusagen geruhsam dahin und davon plätscherte, dann und wann aufgescheucht durch unliebsame Ereignisse wie die beiden Weltkriege und die Wirtschaftskrise. Die eiserne Strasse brachte im Nidwaldnerland und in der Talschaft Engelberg Bewegung in Politik und Lebensart.

#### **Die StEB sucht den Anschluss an die SBB**

Die Linie der StEB war nur über den See oder mit SBB und Postauto via Hergiswil zu erreichen. Die neue Zeit verlangte nach einem direkten Verkehrsträger ins Engelbergertal – und das konnte nur eine neue Bahn sein. Eisenbahnprojekte mit dem Bestreben, die StEB mit dem übrigen Eisenbahnnetz der Schweiz zu verbinden, reichen weit ins 19. Jahrhundert zurück. Alle Anstrengungen scheiterten an der Finanzierung. Studien und Verhandlungen für den Bau einer Verbindungsbahn zwischen Stansstad und Hergiswil und den

Ausbau der bestehenden Linie wurden unentwegt fortgesetzt. Privatbahnhilfekommission und das Eidgenössische Amt für Verkehr hatten im Jahre 1949 der StEB im Bewusstsein einer dringend nötigen Sanierung der Verkehrsverhältnisse zwischen Luzern und Engelberg insgesamt 5,5 Millionen Franken in Aussicht gestellt, allerdings unter der Bedingung, dass die beiden Kantone Nidwalden und Obwalden einen gleichen Beitrag leisten müssten. Bei beiden Kantonen waren erfreulicherweise Interesse und Bereitschaft zur finanziellen Mithilfe im Steigen begriffen. Es zeigte sich, dass die Bevölkerung einem Ersatz der Bahn durch einen Automobilbetrieb gar nicht geneigt gewesen wäre. Andererseits war man sich bewusst, dass jede Sanierung, deren Kosten 11 Millionen Franken übersteigen würde, angesichts der in Aussicht gestellten finanziellen Mittel als nicht durchführbar zu betrachten sei. Die vorliegenden Berechnungen ergaben aber Kosten zwischen 16 und 24 Millionen Franken. In dieser auswegslos scheinenden Lage arbeitete Direktor Guido Wiederkehr ein

den gegebenen Voraussetzungen entsprechendes Projekt aus, welches am 7. Januar 1950 veröffentlicht wurde. Dieses sah vor:

1. Bau der Verbindungslinie Stansstad-Hergiswil
2. Umstellung der Energieversorgung auf Einphasenwechselstrom wie Brünig
3. Verbesserung von Unter- und Oberbau
4. Erweiterung der Stationsanlagen
5. Anschaffung von neuem Rollmaterial
6. Beibehaltung der bestehenden Zahnstangen-Steilrampe.

Die Vertreter der Kantone Nidwalden und Obwalden stellten zusammen 4 Millionen Franken als kantonale Beiträge in Aussicht. In dieser Phase erklärten sich die SBB für einen Anschluss der StEB in Hergiswil und die Führung von direkten Zügen nach Luzern bereit. An der denkwürdigen Landsgemeinde von 1954 beschloss die beiden Kantone Nidwalden und Obwalden mit kaum zu überbietender Einmütigkeit zusammen 5,5 Millionen Franken für die technische Sanierung der StEB. Im März 1956 entschied sich der Bundesrat zugunsten der Bahnlösung und unterbreitete dem Parlament den Entwurf zu einem Bundesbeschluss betreffend die Erteilung einer Konzession für eine Eisenbahn von Stansstad nach Hergiswil für die Dauer von 50 Jahren, als Anschluss an die StEB in Stansstad und mit Anschluss an die SBB in Hergiswil. Am 28. September 1956 erteilte die Bundesversammlung die Konzession für eine Verbindungsbahn von Stansstad nach Hergiswil. Damit war aber die Bahnerneuerung noch keineswegs gesichert. Von zwei Seiten stellten sich Hindernisse in den Weg.

### **Zwangsliquidation**

Ende Dezember 1954 war das Obligationenanleihen im Betrage von 1,6 Millionen Franken zur Rückzahlung fällig. Geld war nicht vorhanden. In den Jahren 1954 und 1955 konnten auch die Zinsen nicht erwirtschaftet werden, sodass das Bundesgericht am 3. Januar 1957 die Liquidation des Vermögens der Gesellschaft verfügte. Der Luzerner Rechtsanwalt Dr. Kurt Sidler wurde zum Masseverwalter bestimmt mit der Auflage, die Bahn einstweilen weiter zu betreiben. Dieser holte in der Person von Josef Neuhaus einen neuen Direktor. Noch im November 1957 war es der Ersparniskasse Nidwalden unter Verwalter Hermann Villiger gelungen, die Obligationenmehrheit zu erwerben. Damit wurde der Weg zu einem Nachlassvertrag geöffnet. Das Bundesgericht bewilligte am 4. Februar 1958 eine Nachlassstundung. Am 27. April 1958 beschloss die Landsgemeinden von Nidwalden und Obwalden die von den Kantonen zu erbringenden Leistungen zur Sicherstellung des Nachlass-Vertrages, dem am 9. September 1958 zugestimmt wurde. Mit der Genehmigung des Nachlass-Vertrages durch das Bundesgericht am 27. November 1958 war die Liquidationsphase abgeschlossen.

### **Sturm im Wasserglas**

Eine bessere Zukunft schien anzubrechen mit der bundesrätlichen Botschaft vom 20. Januar 1959 zu einem Bundesbeschluss über die technische Erneuerung der Stansstad-Engelberg-Bahn und über den Bau einer Verbindungsbahn zwischen Stansstad und Hergiswil gemäss der im Jahre 1956 erteilten Konzession. Die Botschaft löste Freude, Hoffnung und Begei-



*Galerie am Lopper, die nach dem Felssturz von 1973 erstellt wurde.*

sterung in Nidwalden und im Tal von Engelberg aus.

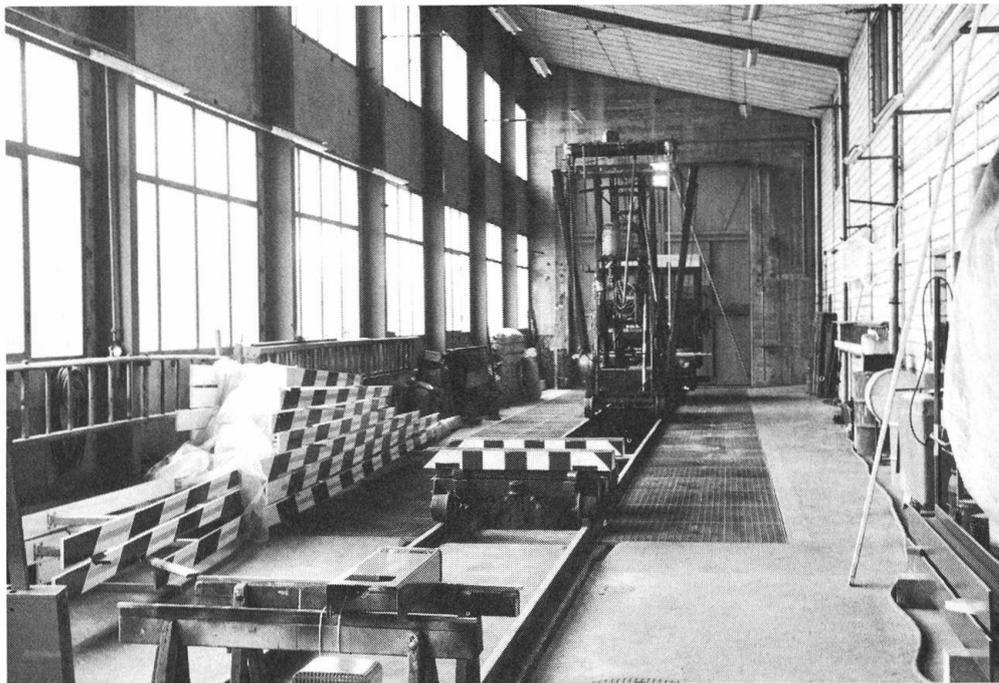
Plötzlich aber regten sich von allen Seiten Widerstände gegen die Sanierung der StEB. Sogar Bundespräsident Streuli stellte sich quer und argumentierte, dass «es im Zeitalter des Düsenflugzeuges ein Anachronismus sei, diese Bahn zu modernisieren»! Und: «Die Kantone können tun und lassen, was sie wollen. Wenn aber in Form einer Bundessubvention die Hilfe der übrigen Eidgenossen beansprucht wird, hat der Bund ein gewichtiges Wort mitzureden, und dann hoffe ich, dass nach Lösungen gesucht wird, die längeren Bestand haben». Diese Worte verfehlten ihre Wirkung nicht. Ein wahrer Proteststurm gegen die Sanierung brauste durch den schweizerischen Blätterwald. Viele

Politiker waren angesichts einer schönfärbig dargestellten Autolösung gegen jeden Bundesbeitrag für eine Bahnsanierung. Die Bahndirektion und viele treue Freunde hatten alle Hände voll zu tun, um Unwahrheiten und Verzerrungen zu korrigieren. Mannhafte Worte fanden auch die politischen Sprecher der Kantone Nidwalden und Obwalden und der Gemeinde Engelberg. Und im Vorsteher des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschafts-Departementes, Herrn Bundesrat Dr. Giuseppe Lepori, hatte die StEB einen der wenigen verlässlichen Freunde auf Bundesebene. Trotz aller Widerwärtigkeiten wurde der Bundesbeitrag an die Gesamtkosten des Bahnbaues von 22 Millionen Franken im Betrage von 14,667 Millionen Franken vom Eidgenössischen Parlament eindeutig bewilligt: Am 5. März 1959 im Ständerat mit 36:0 und am 2. Juni 1959 im Nationalrat mit 138:2 Stimmen. Das grüne Licht für den Bahnbau war nun gegeben, nachdem die Kantone Nidwalden und Obwalden ihre Beitragsbeschlüsse bereits am 25. April und 9. Mai 1954 sowie am 27. April 1958 gefasst hatten.

### **Die neue Bahn kommt**

Nicht nur der Schienenweg musste saniert werden. Auch die Landverkehrswege nach Nidwalden harrten des Ausbaues. Eine Koordination der Arbeiten drängte sich auf, da neben die auszubauende Kantonsstrasse die neue vierspurige Nationalstrasse Nr. 2 (Basel-Chiasso) zu liegen kam.

Der Verwirklichung all dieser Pläne kam sehr zustatten, dass der Nidwaldner Baudirektor, Regierungsrat August Albrecht seit 22. April 1959 auch als Verwaltungs-



*Blick in die Werkstätte in Stansstad. Fahrleiter für den Unterhalt der Fahrleitung und Vorrat an Barrieren-Holmen.*

ratspräsident der StEB amte. Das bestens harmonisierende Zweiergespann Albrecht-Neuhaus schöpfte alle legalen Mittel mit einem Minimum an Bürokratie zu einer raschen und wirksamen Verbesserung der Verkehrsverbindungen ohne Zaudern aus.

### **Die technische Sanierung**

Sie umfasste den Ausbau der bestehenden Stammstrecke Stansstad-Engelberg, den Neubau der Verbindungsbahn Stansstad-Hergiswil (mit dem Bau einer Brücke für Eisenbahn und Lokalverkehrsstrasse) über die See-Enge bei der Acheregg, den Bau eines Bahntunnels durch den Lopperberg zum südlichen Gleiskopf der SBB-Station Hergiswil, den Neubau der Station Stansstad (mit Depot- und Werkstattgebäuden). Zugleich entstand ein neues Seegleis, welches als einziges Schmalspurgleis am Vierwaldstättersee eine direkte Verbindung zum Wasser her-

stellt und seine Notwendigkeit in den vergangenen Jahren unzählige Male unter Beweis gestellt hat. Neue Stromversorgungs-, Sicherungs- und Signalanlagen sowie die Anschaffung von neuem Rollmaterial vervollständigten das umfangreiche Bauprogramm. Die bestehende Strecke Stansstad-Engelberg wurde mit neuem Oberbaumaterial und die Zahnstange mit neuen Zahnstangensegmenten mit Brünig-Profil ausgerüstet. Die stärkeren Triebfahrzeuge, die keine Schiebelokomotiven mehr brauchen, erlauben auf der Zahnstangenstrecke höhere Geschwindigkeiten, nämlich bergwärts bis 19 km/h, talwärts aus Sicherheitsgründen bis 12 km/h.

### **Die Verbindungsbahn – der Loppertunnel**

Das Kernstück, um die Attraktivität der Bahn entscheidend zu verbessern und ohne Umzusteigen nach Luzern zu gelangen, bildete der Bau eines Tunnels zwi-

schen Stansstad und Hergiswil mit einer Länge von 1740 m und den Anschluss der Gleise im Südkopf der SBB-Station Hergiswil.

Die Arbeiten begannen im August 1960 und zwar von beiden Seiten. Ein Jahr später, am 23. März 1962, erfolgte der Durchstich und im Herbst 1962 waren die Tiefbauarbeiten beendet.

### **Die Acheregg-Brücke**

Sie dient der Nationalstrasse, der LSE und der Lokalstrasse. Bei einer Höhe von 7.5 m weist sie eine Breite von 32 m auf und hat eine Länge von 170 m. Zudem muss sie den Schiffen die Durchfahrt zum Alpnersee ermöglichen. Die SGV baute einige Schiffe um, indem sie einziehbare Kamme und umlegbare Masten einrichtete.

### **Verlegung der Bahn im Raum Dallenwil und neue Station**

Die Extra-Bezirksgemeinde Dallenwil vom 3. Dezember 1961 stimmte einer Verlegung der Bahn und dem Neubau einer Station zu. Die Bahn übernahm die Kosten für die Dienstwohnung mit 57 000 Franken und die Gemeinde die Restko-



*Diesellokomotive Gm 4/4 für schweren Rangier- und Überfuhrdienst. Sie konnte im Jahre 1973 in Finnland günstig erworben werden.*

sten für das Stationsgebäude mit Güterschuppen von 124 000 Franken.

### **Zugförderung und Sicherungsanlagen**

Mit dem technischen Anschluss der LSE an die Brünigstrecke der SBB in Hergiswil ergab sich die Notwendigkeit, das bisherige Drehstrom-System (800 V 33 1/3 Hz) zu verlassen und auf jenes der SBB überzugehen (15 kV und 16 2/3 Per). Das war auch die Voraussetzung für die Führung direkter Züge von und nach Luzern. Die Speisung erfolgt einerseits durch die SBB vom Unterwerk Emmenbrücke über Hergiswil, andererseits zu gewissen Zeiten durch das Kraftwerk der Stadt Luzern in Obermatt. Die Kabel und Leitungen für die Sicherungseinrichtungen, für Bahntelefon, Stationsuhren und Telex sind auf der ganzen Strecke verkabelt und in Hergiswil nahtlos mit dem SBB-Netz verknüpft.

### **Das Rollmaterial**

Die besonderen Eigenschaften der Strecke Luzern-Engelberg stellen an das Rollmaterial hohe Anforderungen. Auf der Adhäsionsstrecke ist die Höchstgeschwindigkeit 75 km/h. Mit dem gleichen Rollmaterial muss die Steilrampe zwischen Obermatt und Ghärst per Zahnrad und einer maximalen Steigung von 246 Promille bewältigt werden.

So nahm die LSE am 19. Dezember 1964 ihren Betrieb mit einem vollständig neuen Bestand an Reisezugwagen auf. Es waren fünf Triebwagen mit Sitzplätzen zweiter Klasse und einem Gepäckraum vorhanden, dazu fünf Steuerwagen mit Sitzplätzen erster und zweiter Klasse sowie vier Personenwagen zweiter Klasse für den Einsatz als Zwischenwagen. Aus diesen Fahrzeugen wurden vier Pendelzüge for-



*Dreiteiliger Pendelzug auf der Zahnstangenstrecke zwischen Obermatt und Ghärst.*

miert. Ein fünfter erhielt an Stelle des Mittelwagens einen kombinierten Gepäck- und Postwagen. Dieser Rollmaterialbestand reichte für den Anfang knapp aus.

### **19. Dezember 1964 – Luzern-Engelberg ohne Umsteigen**

Dieser 19. Dezember wird in der Verkehrsgeschichte der beiden Unterwalden und ganz besonders Nidwaldens und Engelbergs mit goldenen Lettern eingetragen bleiben. Nicht nur, weil er der neuen Luzern-Stans-Engelberg-Bahn (LSE) eine wahrhaft triumphale Eröffnungsfahrt von der Leuchtenstadt Luzern nach dem Klosterdorf Engelberg brachte. Er dokumentierte eine geradezu einzigartige Verbundenheit der Bevölkerung Nidwaldens und des Engelberger Tales mit ihrer Bahn.

Das war zu jener Zeit der mächtig aufkommenden Autogläubigkeit alles andere als selbstverständlich.

Wenn in den gar nicht so weit zurückliegenden Jahren der zähen und teilweise leidenschaftlichen Auseinandersetzungen um die finanzielle und technische Sanierung der Stansstad-Engelberg-Bahn (StEB), in der sich sogar höchste Bundesstellen querlegten, diese Verbundenheit und ihr tieferer Sinn gelegentlich angezweifelt wurden, so hat der Eröffnungstag der neuen Bahn vom 19. Dezember 1964 alle Zweifel mit einem wahren Sturm der Freude und der Begeisterung hinweggefegt.

In Hergiswil, der modern ausgebauten und auf Nidwaldnerboden liegenden neuen Gemeinschaftsstation, überreichte der Stationsvorstand dem Nidwaldner Bau-

direktor August Albrecht einen nigelnagelneuen, mit bunten Schleifen und einer Putzfrauen-Puppe verzierten Besen. Dieser hatte versprochen, eine Putzfrau samt Besen zu verzehren, wenn die Bahn nicht im Sommer 1964 eröffnet werden könne. Regierungsrat Albrecht nahm sichtlich erfreut dieses Geschenk entgegen.

In Stans glich der belagerte Bahnhof einem Heerlager. Die übergrosse Freude war verständlich, denn mit diesem 19. Dezember 1964 hatte Stans als letzter Kantonshauptort der Eidgenossenschaft endlich direkten Anschluss an das Eisenbahnnetz des ganzen Landes erhalten!

Vor Engelberg, beim «Boden», stand der Festzug plötzlich still – und war nicht mehr zu bewegen. Nach geraumer Zeit war die Ursache an einem Triebfahrzeug gefunden und der Zug rollte in den Bahnhof Engelberg ein. Der Gnädige Herr von Engelberg, Abt Dr. Leonhard Bösch, assistiert von Pfarrer Ulrich Bulgheroni, nahm in einer gehaltvollen Handlung die kirchliche Einsegnung der neuen LSE vor. Dann wickelte sich im nahen Hotel Bellevue-Terminus der Festakt ab, wo ein nicht enden wollender Redefluss der Prominenz die wohlgelungene Bahneröffnung und die Tatsache pries, dass das ganze Werk ohne einen Rappen Kostenüberschreitung gelungen war. Manch einer war inzwischen vom Saulus zum Paulus geworden . . . Mit der Rückfahrt des Festzuges gegen Abend nach Luzern fand ein denkwürdiger Tag sein Ende.

### **Verkehrsleistungen und Betriebsrechnung der LSE**

Schon das erste volle Betriebsjahr 1965 brachte im Vergleich zum letzten Betriebsjahr der StEB eine Frequenzsteigerung im Personenverkehr um 236 Prozent

und eine Zunahme der beförderten Gütertonnen um 300 Prozent. Während sich der Personenverkehr in den Folgejahren bis heute in der Grössenordnung von ungefähr 1,5 Millionen beförderten Personen einpendelte, erlebte der Güterverkehr zunächst eine stürmische Entwicklung. Im Jahre 1965 waren es 19 000 beförderte Gütertonnen, die im Jahre 1972 bis auf 63 000 Tonnen anstiegen. Aus wirtschaftspolitischen Gründen, die einerseits in gewissen Konjunkturreinbrüchen und andererseits in der zunehmenden Strassenkonkurrenz zu suchen sind, bildeten sich die transportierten Gütertonnen bis Ende 1988 auf 25 000 Tonnen zurück.

Vom 19. Dezember 1964 bis 31. Dezember 1988 sind von der LSE total 32 083 880 Millionen Reisende und 805 850 Tonnen Güter befördert worden. Dabei legten die Triebfahrzeuge eine Strecke von total 10 098 496 km zurück, was gut 26 mal der Distanz Erde-Mond oder 251 mal dem Erdumfang entspricht!

Vom Start weg arbeitete die neue Bahn während elf Jahren bis zum Jahre 1975 mit Überschüssen. Das war ein Jahr einschneidender Rezession der schweizerischen Wirtschaft, die nicht nur die privaten Unternehmungen, sondern in beson-



*Bahnunterhaltsgruppe mit Schotter-Stopf-Geräten.*

derem Mass auch die öffentlichen Transportunternehmungen traf. Dank günstiger Umstände schlossen die Jahre 1977 und 1978 noch einmal ausgeglichen ab. Dann musste die LSE die Waffentrecken, weil die Einnahmen – auch wegen der ständig steigenden Teuerung – mit den Ausgaben nicht mehr Schritt halten konnten.

Die LSE bewältigt mit einem rund 80 Mann starken Personalbestand den ganzen Betrieb. Der Betriebsfehlbetrag für das Jahr 1988 beläuft sich auf 389 651 Franken, der vom Bund und den Kantonen Nid- und Obwalden gemäss den Bestimmungen des Eisenbahngesetzes gedeckt wird. Erwähnenswert ist auch die Tatsache, dass die erwirtschafteten Abschreibungsmittel von 357 000 Franken im Jahre 1965 auf 1 160 000 Franken im Jahre 1988 angestiegen sind. Ohne Übertreibung darf gesagt werden, dass die LSE im Vergleich zu den meisten anderen schweizerischen Bahnen des allgemeinen Verkehrs nach wie vor ein weisser Rabe ist!

### **25 Jahre LSE – Nachholbedarf und Anpassung an den steigenden Verkehr**

Mit den 22 Millionen Franken konnten die Anfangsbedürfnisse der neuen Bahn knapp abgedeckt werden. Die steigenden Frequenzen zwangen zu neuen Überlegungen. Zudem mussten Betriebseinrichtungen zwecks Rationalisierung geschaffen werden, die einen übermässigen Personal-Zuwachs überflüssig machten. Auch waren noch nicht alle Stationsanlagen auf den neuesten Stand gebracht.

### **Rollmaterial für den Personenverkehr**

Zuerst galt es aber, für die stark gestiegenen Personenfrequenzen die nötigen

Transportmittel zu beschaffen. Der lebhaftere Talverkehr wurde durch von den SBB gemietete Brünig-Personenwagen bewältigt.

1965 wurden vier Zweitklasswagen einer normalisierten Bauart bestellt, die Ende 1967 in Betrieb genommen werden konnten. 1968 erfolgte die Bestellung von zwei neuen Pendelzügen, bestehend aus Triebwagen, Zweitklasswagen und Steuerwagen. Deren Ablieferung erfolgte 1970, was eine spürbare Erleichterung im Betriebsablauf brachte. Ein weiterer – vorläufig letzter – neuer Pendelzug konnte 1980 in Betrieb genommen werden. Um alle Fahrplanzüge mit einem genügend grossen Erstklass-Angebot ausrüsten zu können – Fahrgäste in der 1. Klasse haben wohl auch als Ausdruck einer anhaltend guten allgemeinen Wirtschaftslage stark zugenommen – sind 1985 noch zwei neue Steuerwagen eingesetzt worden. Damit steht für das kommende Dezennium genügend Rollmaterial zur Verfügung. Für die Bahn 2000 werden neue Fahrzeuge entwickelt werden müssen.

### **Dienst- und Güterfahrzeuge**

Der Güterverkehr wickelt sich nach wie vor in von den SBB gemieteten Brünig-Schmalspur-Güterwagen ab. Für den Rangier- und Überfuhrdienst sowie für die Baugruppe stehen vier Dieselfahrzeuge zur Verfügung. Zwei Schneepflüge und fünf Spezialwagen vervollständigen diesen Wagenpark.

### **Neubau von Stationen**

In Stans hat die Gemeinde das Stationsgebäude selbst gebaut, weil die LSE anfänglich hierfür keine finanziellen Mittel abzugeben konnte. Die Inbetriebnahme erfolgte am 14. August 1965. Die LSE ver-



*Kreuzung zweier Pendelzüge im Ghärst. Diese Ausweichstelle wird ausgebaut damit auch lange Züge problemlos kreuzen können.*

zinste 1964 bis Ende 1973 an die Baukosten von rund 800 000 Franken einen Betrag von 200 000 Franken. Anfangs 1974 konnte sie das Gebäude für 450 000 Franken von der Gemeinde käuflich übernehmen. Weil die Parkplatzverhältnisse im Zentrum der Gemeinde dringend verbessert werden sollten, werden mittels einer Machbarkeitsstudie verschiedene Lösungsmöglichkeiten auf und unter der Erde untersucht.

Verhandlungen mit der Gemeinde Wolfenschiessen führten am 19. Mai 1968 zum erfreulichen Beschluss einer Beteiligung an den Baukosten für ein neues Stationsgebäude von 50 Prozent, höchstens aber 100 000 Franken. Am 1. Juli 1969 konnte die neue Station eingeweiht werden. Die Endkosten beliefen sich auf 229 974 Franken.

Der Neubau der kombinierten Bahn- und Postanlage in Engelberg war ein weiteres

Musterbeispiel idealer Zusammenarbeit. Die Talgemeinde bewilligte an die Gesamtkosten des Bahntraktes von 2,6 Millionen Franken einen Beitrag von 513 000 Franken. Am 3. März 1975 wurde der alte, aus der Eröffnungszeit der StEB 1898 stammende Bahnhof abgebrochen. Die Bauarbeiten für den neuen Bahnhof begannen im April 1975. Nach einer nur 15monatigen Bauzeit konnten die neuen Bahn- und Postanlagen mit einer schlichten Feier am 19. Juli 1976 der Bevölkerung übergeben werden.

Mit der Vollendung des Bahnhofbaues in Engelberg sind im Laufe der letzten 12 Jahre alle Stationen der LSE neu gebaut und den Bedürfnissen einer modernen Betriebsabwicklung angepasst worden. Eines haben diese Bauten alle gemeinsam: Sie sind möglich geworden, weil eine motivierte Bürgerschaft – auch wenn man nicht immer gleicher Meinung war und

sein konnte – mit ihren weitsichtigen Stimmentscheiden im wahren Sinne des Wortes die Weichen gestellt hat für die Bedürfnisse einer Bahn von morgen.

### **Elektrische Anlagen und Sicherheitseinrichtungen**

Von Stansstad bis Engelberg befährt die LSE 102 Niveau-Übergänge. Die wichtigsten sind gesichert entweder mit sogenannten Andreas-Kreuzen, Blinklichtern, Halb- oder Vollbarrieren. Die Inbetriebsetzung erfolgt automatisch durch den fahrenden Zug oder durch die entsprechenden Anlagen in den Stationen.

Mit einer Fernsteuerung von Stansstad aus können die Weichen, Signale, Fahrleitungsschalter und die Weichenheizungen aller Stationen – Stans und Engelberg werden nächstens angeschlossen – mit Knopfdruck bedient werden.

Die LSE hat sich früh die Vorteile eines Zugfunks zu eigen gemacht. Sie war die erste schweizerische Eisenbahn, die schon vor 15 Jahren dieses moderne Kommunikationsmittel auf allen Schienen- und Strassenfahrzeugen einrichtete.

Mit modernen Funkuhren auf den Stationen und in den Büros und Werkstätten, die ferngesteuert sekundengenaue Zeit anzeigen, erübrigt sich unter anderem das Nach- oder Vorstellen beim Wechsel von Sommer- oder Winterzeit. Dieser geschieht vollautomatisch auf funktechnischem Weg.

### **Unterbau – Tiefbau – Oberbau**

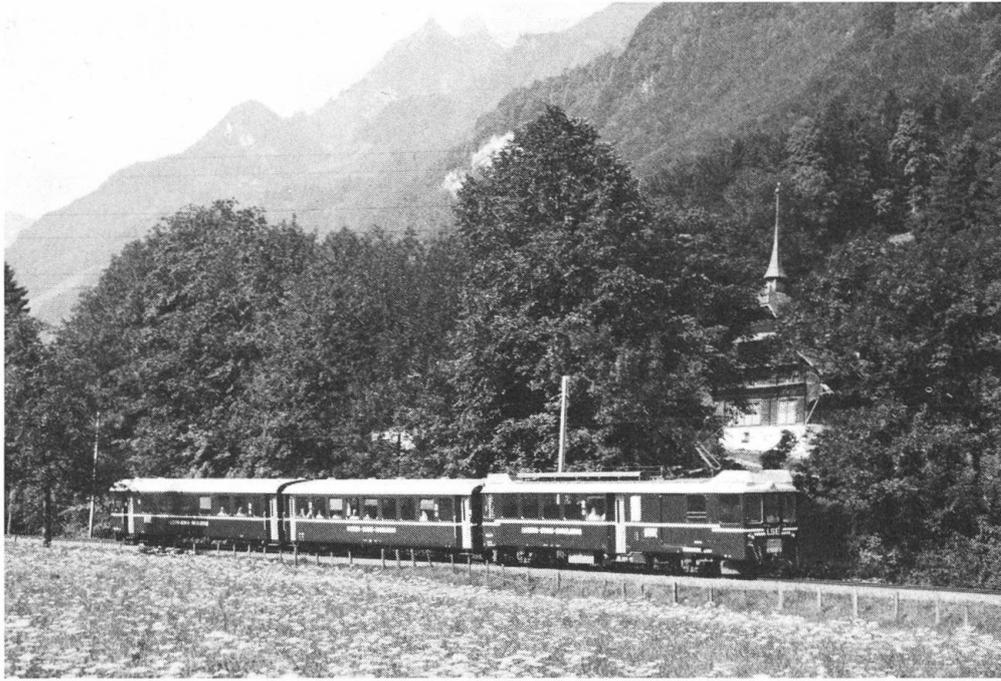
Für einen reibungslosen und komfortablen Zuglauf bedarf es nicht nur eines modernen und gut unterhaltenen Rollmaterials. Eine gepflegte Fahrbahn, für die der Baudienst der LSE zu sorgen hat, ist ebenso wichtig. Mit einem modernen Ma-

schinenpark und mit dem Einsatz von gemieteten Schienenunterhalts-Spezialfahrzeugen wird das Schotterbett gereinigt und die Schienen werden neu gerichtet. Die unschönen Wölbungen auf den Schienen werden mit einer Entriffelungs-Maschine ausgemerzt, was erst einen ruhigen Lauf der Fahrzeuge ermöglicht. Im Winter sorgen zwei mit modernster Hydraulik und Elektronik ausgerüsteten Schneepflüge für das rechtzeitige Verkehren der Fahrplanzüge. Der Baudienst der LSE ist zudem verantwortlich für den Unterhalt des Loppertunnels, von Brücken und Wegen, von Stationsplätzen, Hochbauten, Abwassereinrichtungen, der Pflege des Waldes und für vieles andere mehr.

### **Die LSE auf dem Weg zur Bahn 2000**

Dass die LSE dannzumal mithalten kann, steht ausser Zweifel. Die nötigen Voraussetzungen müssen in der verbleibenden Zeit aber noch geschaffen werden.

Fünf Mittelwagen sind bestellt, um den erwarteten zunehmenden Verkehr zu verkraften. Diese sind auch vorgesehen, um Vierwagen-Pendelzüge nach Engelberg einsetzen zu können, sobald die brems-technischen Bedingungen für das Befahren der Steilrampe erfüllt sind. Die Ausweichstelle Ghärst wird verlängert, damit im Fahrplan Bahn 2000 auch lange Züge problemlos kreuzen können. Ein Ingenieurwettbewerb klärt gegenwärtig ab, ob es technisch machbar und finanziell vertretbar ist, die maximale Steigung der Zahnstangenstrecke von 246 auf 120 Promille herabzusetzen. Bei einer Realisierung dieses Projektes würde die Leistungsfähigkeit der LSE am Berg verdreifacht. Gleichzeitig könnte das gesamte SBB-Brünig-Rollmaterial ohne Ein-



*Moderner Pendelzug vor dem Höchhuis in Wolfenschiessen.*

schränkung bis Engelberg verkehren. Der Tarifverbund Luzern, dem die LSE seit 1. Januar 1988 angehört, hat die Attraktivität der öffentlichen Verkehrsmittel und damit auch der LSE erneut gesteigert. Vom Fahrplan Bahn 2000 profitieren auch die Benützer der LSE. Die Anschlüsse in Hergiswil Richtung Brünig-Interlaken und in Luzern werden besser und die Umsteigezeiten den längeren Gehwegen angepasst.

Noch vor Inkrafttreten der Bahn 2000, nämlich am 5. Oktober 1998, wird die LSE die 100-Jahrfeier ihres Bestehens zusammen mit der Vorgängerin, der StEB, begehen können. Der Optimismus der

Bahnbefürworter wird noch leuchtender in Erscheinung treten, weil die Sorge um unsere so arg in Mitleidenschaft gezogene Umwelt auch dann noch wichtiges Gesprächsthema sein wird.

Die LSE hat in den vergangenen 25 Jahren – dank einem treuen und jederzeit einsatzbereiten Personal – den Beweis erbracht, dass sie am 19. Dezember 1964 für den Kanton Nidwalden und die Talschaft Engelberg eine aus der Volkswirtschaft nicht mehr wegzudenkende Lebensader erschlossen hat. Und sie ist gewillt, die ihr zugedachte Aufgabe zum Wohl aller Mitbürger, die auf sie angewiesen sind, auch weiter zu erfüllen.

*Josef Neuhaus*