

**Zeitschrift:** Nidwaldner Kalender

**Herausgeber:** Nidwaldner Kalender

**Band:** 103 (1962)

**Artikel:** Die Stansstad-Engelberg-Bahn wird zu Luzern-Engelberg-Bahn

**Autor:** [s.n.]

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1033601>

#### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

#### **Conditions d'utilisation**

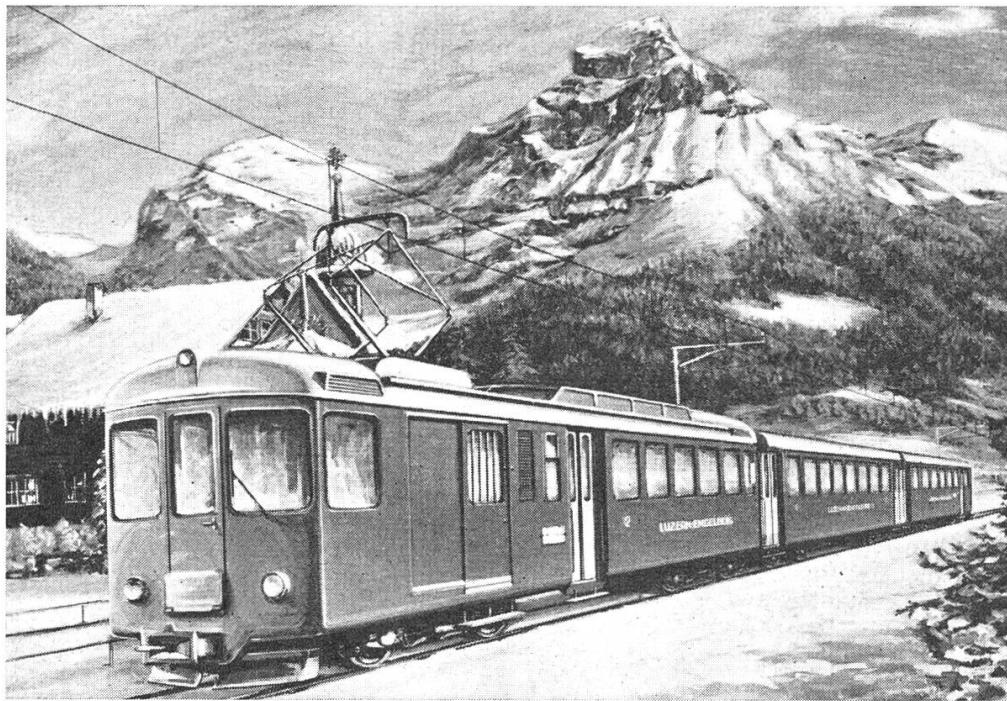
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

#### **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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 19.01.2026

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



Die Pendelkompositionen der künftigen Luzern-Engelberg-Bahn

## Die Stansstad-Engelberg-Bahn wird zur Luzern-Engelberg-Bahn

Als am 5. Oktober 1898 die elektrische Bahn Stansstad-Engelberg, dem Betrieb übergeben wurde, war das für Nidwalden und den Kurort Engelberg mit seinem stark entwickelten Fremdenverkehr ein Schritt zu einer neuen Einstellung der Talbewohner.

Der Weg der neuen Bahn aber war dornenvoll und kurvenreich. Schon 1890 bildete sich ein Initiativkomitee zur Erstellung einer Eisenbahn Stansstad-Engelberg, welches die Rechte und Vorstudien eines älteren Initiativkomitees für den Bau einer Eisenbahn von Hergiswil bis Grafenort erwarb. Der Kanton verlangt dann, daß das Bahntrasse über Wil mit Anschluß nach Buochs und Befkenried geführt werde.

Die Konzessionserteilung verzögerte sich und so wurde zuerst als Zufahrt zur neuerrichteten Stanserhornbahn eine elektrische Straßenbahn zwischen Stansstad und Stans in Betrieb genommen. 1898 wurde die Stansstad-Engelberg-Bahn eröffnet und war eine der ersten elektrischen Bahnen in der Schweiz. Ihre Fahrzeit dauerte zwei Stunden. Das war gut so, fanden doch damals die Reisenden noch Zeit gemütlich die schöne

Landschaft unseres Tales, mit all seiner Abwechslung, zu bewundern.

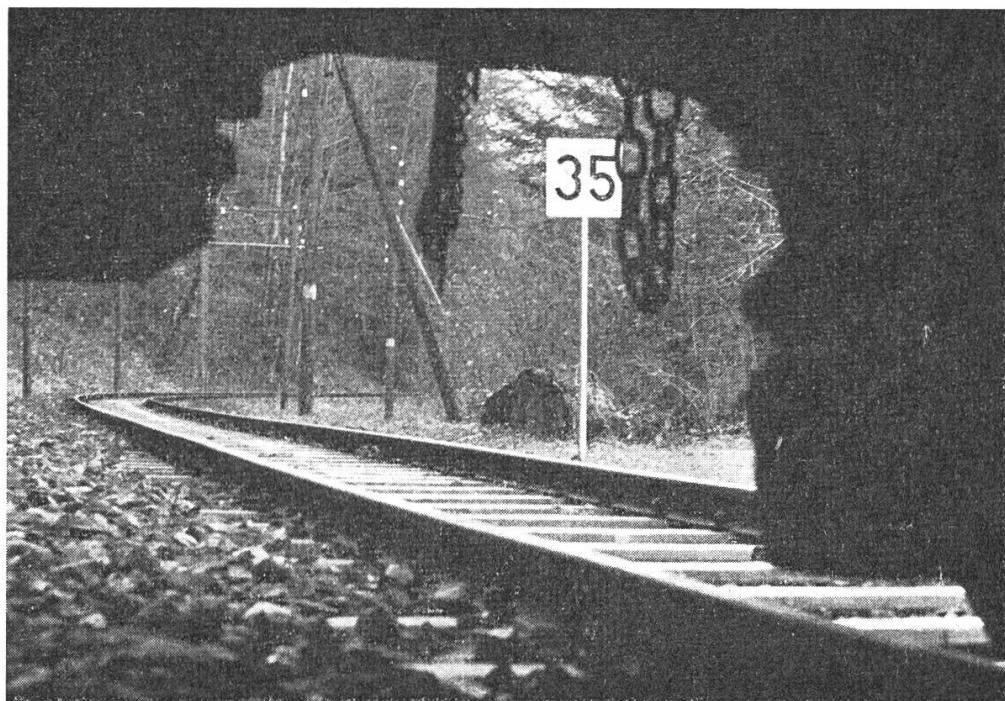
Seit damals sind es mehr als 60 Jahre her und das Lebenstempo hat sich so gesteigert, daß schon lange an einen Anschluß an die Brünigbahn in Hergiswil gedacht wurde. Aus der Privatbahnhilfe 1949 wurden in Erkenntnis einer raschen und durchgreifenden Sanierung der Verkehrsverhältnisse zwischen Luzern und Engelberg insgesamt  $5\frac{1}{2}$  Millionen Franken in Aussicht gestellt, unter der Bedingung, daß die interessierten Kantone Ob- und Nidwalden einen gleich hohen Betrag leisten. An den denkwürdigen Landsgemeinden in Sarnen und Wil von 1954 haben beide Kantone mit kaum zu überbietender Einmütigkeit zusammen Beiträge von 5,5 Millionen Franken für die technische Sanierung der Stansstad-Engelberg-Bahn beschlossen. Auf den 1. Oktober 1956 hat die Bundesversammlung die Konzession für den Anschluß nach Hergiswil erteilt.

An der Obligationärenversammlung 1956 witterte eine Gruppe Morgenluft und verlangte Rückzahlung der Obligationenschulden

im Nominalwert plus ausstehenden Zinsen und für den Fall, daß die Bahn die nötigen Mittel nicht aufbringe, Zwangsliquidation. Für Nidwalden und Engelberg war das ein schwerer Schlag, stand doch damit die ganze Existenz der Bahn in Frage. Nach langem Warten ging es im November 1957 wie ein Lauffeuer durch die Kantone, daß es gelungen war, die Obligationenmehrheit zu angemessenem Preis zurückzukaufen. Die neue Generalversammlung beschloß, das Stammkapital gänzlich abzuschreiben und das Prioritätskapital entsprechend herabzusetzen. Gleichzeitig stimmte die Generalversammlung einer Neuemission eines Aktienkapitals in der Höhe von 740.000 Franken zu und stellte dessen Zeichnung und Liberierung durch die Regierungen von Nid- und Obwalden fest.

Dank unermüdlichem Anklopfen wurde Anfang 1959 in Bern die Botschaft samt Bundesbeschuß über die technische Erneuerung der Stansstad-Engelberg-Bahn und über den Bau einer Verbindungsbahn zwischen Stansstad und Hergiswil geboren. Die Botschaft sah vor, sich an den Kosten von 22 Millionen Franken mit zwei Dritteln, jedoch höchstens 14,677 Millionen Franken zu beteiligen. Nach mehrmaligem Hin und Her in beiden Eidg. Räten und zähem Seilziehen gaben sie endlich am 18. Juni 1959 ihre Zustimmung.

Das in Ausführung begriffene technische Projekt geht davon aus, durch den Bau der Verbindungsbahn die Brüniglinie der SBB von der Station Hergiswil aus mit der Stansstad-Engelberg-Bahn zu verbinden und dadurch eine direkte schmalspurige Bahnverbindung zwischen Luzern und Engelberg zu schaffen. Durch den Lopper wird ein Bahntunnel von 1760 m Länge angelegt. Gegen Stansstad führt dann das Trasse über die 7,5 m über dem Wasserspiegel liegende, 170 m lange Achereggbrücke. Der Bahntunnel hat von Stansstad her eine Länge von 1140 und von Hergiswil her ca. 85 Meter erreicht. Der Lopperfels ist nicht besonders günstig, da er stark gefaltet und mit Verwerfungen durchzogen ist. Pro Sprengung werden im Bahntunnel ca. 2 Meter abgeschlagen. Der Abschlag pro Tag schwankt zwischen 3.90 bis 8.30 m. Von der Hergiswilerseite her sind die Schwierigkeiten bedeutend größer. Der Geländeschutt muß herausgearbeitet und sofort mit Stahlbogen gesichert werden. Wenn wieder 4 m vorgetrieben und abgestützt sind, wird sofort ausbetoniert. Das Tunnelprofil ist so bemessen, daß der Transport von Normalbahnwagen auf Rollschienen möglich ist. Die heutige Station Stansstad, die als Kopfbahnhof direkt am See liegt, wird entsprechend der neuen Linienerführung verschoben und neu erstellt. Zum technischen Projekt ge-



Die Kurven der Strecke Stansstad-Engelberg werden im Zuge der technischen Erneuerung gestreckt, um die Maximalgeschwindigkeit von 75 km/h wenn immer möglich auszunützen zu können.

Tunnelbau am Copper gegen Stansstad. Rechts unten der Bahntunnel, der jetzt bereits auf eine Länge von 1140 Meter auf dieser Seite ausgebrochen ist. Auch von der Seite Hergiswil ist man 85 Meter in den Berg hineingedrungen.



hört auch der Ausbau der bestehenden Stammstrecke Stansstad-Engelberg. Viele Kurven wurden gestreckt, so daß diese mit voller Geschwindigkeit durchfahren werden können. Bis heute sind 7,650 km Gleise umgebaut und 1 km verstärkt worden.

Der Verbrauch von neuem Schotter für Gleisebettung beträgt rund 9500 Tonnen, was einen Betrag von ca. 930 000 Franken ausmacht. An neuen Schienen wurden 15 300 m mit dem doppelten Gewicht der alten verwendet. Schon jetzt bemerkt man den ruhigeren Lauf der Bahn, trotz dem alten Rollmaterial. Die Erneuerung und Verstärkung des Oberbaues wird für eine maximale Streckengeschwindigkeit von 75 km/h berechnet.

Zwischen Grafenort und Obermatt wurden drei Kurven vollständig aufgehoben. Zwischen Stans und Dallenwil wurden drei Kurven gestreckt. Bei der Lochrüti, das ist hinterhalb der Haltestelle Niederrickenbach, wird das Gleise zusammen mit der Straßenkorrektion maximal um 18 m seitlich verschoben und die dort liegende Kurve auf einen Radius von 300 erweitert.

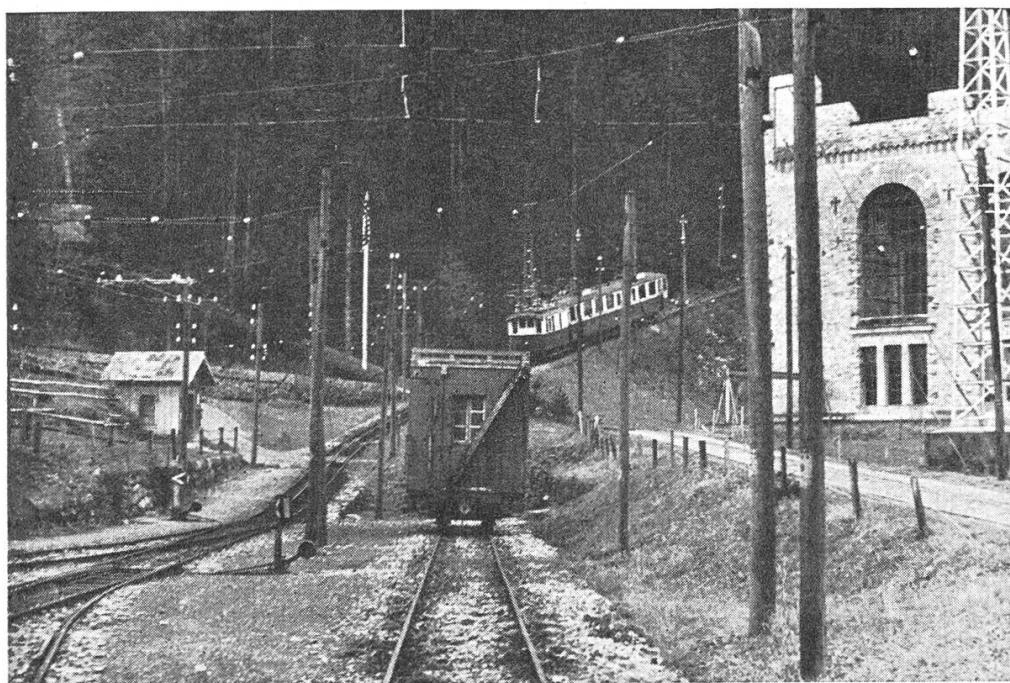
An den Kantonsstraßenübergängen von Stansstad-Stans und Oberdorf werden Halbbarrierenanlagen gebaut.

Zwischen Dallenwil und Niederrickenbach wird die bestehende Eisenbrücke durch eine Brücke aus vorgespanntem Beton ersetzt und durch die Verlegung der Linie die Anzahl

der Kurven von sieben auf zwei reduziert. Unterhalb Grafenort wird die bestehende Linie die sogenannte Parkettarie verlegt. Der romantische Straßenübergang bei Grünenwald, der bei Passieren eines Zuges jeweils von Hand hochgedreht werden mußte, ist verschwunden, da der Kanton Obwalden unterhalb dieses Übergangs eine moderne Straßenübersführung gebaut hat.

Von ganz besonderer Bedeutung ist die Erneuerung des Rollmaterials. Zur Vermeidung von unnötigen Manövern, speziell im Bahnhof Luzern und in der Station Engelberg, und um das Triebfahrzeug auf der Bergstrecke aus sicherheitstechnischen Gründen immer talseitig eingereiht zu haben, sind als Zugseinheiten Pendelzüge vorgesehen. Dies hindert jedoch nicht, die entsprechenden Triebfahrzeuge allein verkehren zu lassen oder sie in Zügen mit anderen Zusammensetzungen zu verwenden. Sämtliche Einzelfahrzeuge sind für den Verkehr zwischen Luzern und Engelberg und für die allfällige Einreihung oder Kuppelung mit Fahrzeugen oder Zügen der Brünigbahn vorgesehen.

Gemäß dem Kostenvoranschlag sind fünf Pendelkompositionen bestellt, bestehend aus Triebwagen, Personenwagen und dem Steuerwagen. Der Mittelwagen dient lediglich der Erhöhung der Platzzahl im betreffenden Zug und muß daher nur nach Bedarf mitgenommen werden. Der Triebwagen kann auch für sich allein verkehren. Die

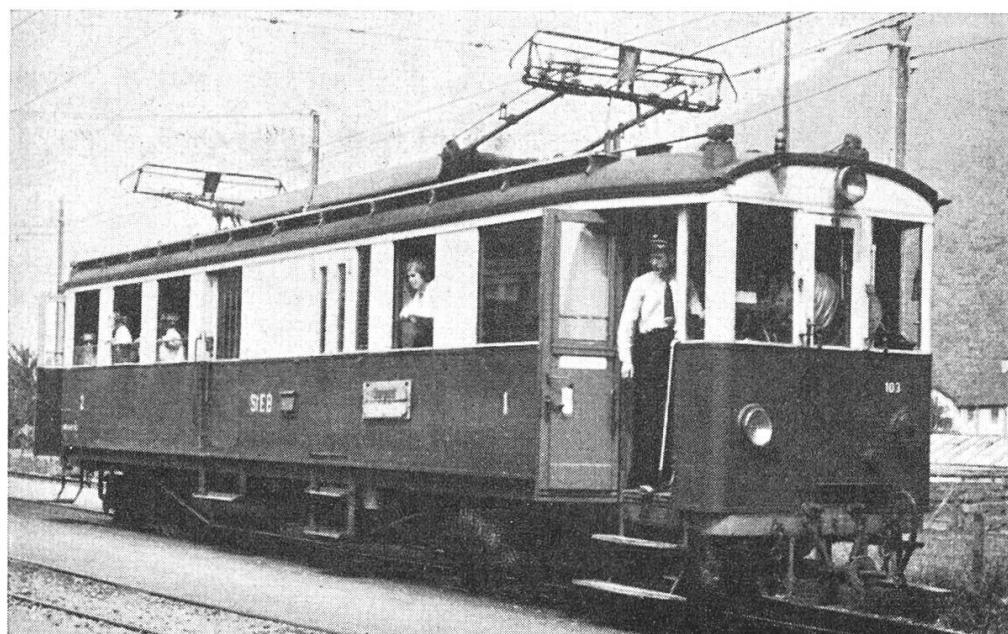


neue Kombination kann zwischen Luzern und Grafenort mit einer Geschwindigkeit bis zu 75 km pro Stunde und auf der Zahnradstrecke bis 19 km/h verkehren.

Heute beträgt die Reisezeit zwischen Luzern und Engelberg im günstigsten Fall 2 Stunden. Der Reisende muß in Luzern entweder ins Schiff umsteigen, von dort nach Stansstad fahren und dann in die Bahn umsteigen, oder er nimmt bis Hergiswil die Brünigbahn, steigt dort ins Postauto um, mit dem er bis Stansstad oder Stans fährt, um von dort aus die Stansstad-Engelberg-Bahn zu benützen. Dazu kommt, daß die heutige Bahn eine Maximalgeschwindigkeit von

40 km/h nicht überschreiten kann. Infolge der schnellen Verbindung wird es der werktätigen Bevölkerung ermöglicht, auswärts ihrer Arbeit nachzugehen, was bei der schmalen Existenzgrundlage Ob- und Nidwaldens von größter Bedeutung ist. Der Wintersport-, Sommerausflugs- und Wochenendverkehr wird ebenfalls zunehmen, da das umständliche Umsteigen wegfällt. Im Güterverkehr wird Engelberg und Nidwalden endlich an den durchgehenden Wagenladungsverkehr mit seinen für Industrie, Handel und Gewerbe günstigen Bedingung angeschlossen. So hoffen wir, daß uns die Bequemlichkeit der neuen Bahn bald zur Verfügung steht. vm

Der Motorwagen Nr. 103 der STEB, das Fahrzeug, das heute ohne Berglokomotive die Zahnstangenstrecke befahren kann (Baujahr 1930), wird als einziges Fahrzeug der bestehenden Bahn auf Wechselstrom umgebaut und künftig als reines Adhäsionsfahrzeug im Talverkehr für Güterzüge eingesetzt.



Obermatt. Beginn der 1400 m langen Zahnstangenstrecke mit 250 Promill Steigung. Von hier mußten bisher die Motorwagen mit besondern Berglokomotiven geschoben werden. Die neuen Pendelzüge befahren diese Strecke mit eigener Kraft. Bisher konnten über diese Zahnstrecke in 20 Minuten 50 Personen befördert werden, die neuen Züge benötigen 8 Minuten und befördern 200 Personen.