

Zeitschrift: Nidwaldner Kalender
Herausgeber: Nidwaldner Kalender
Band: 104 (1963)

Artikel: Die Luzern-Engelberg-Bahn wächst im Stillen
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1033584>

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](#)

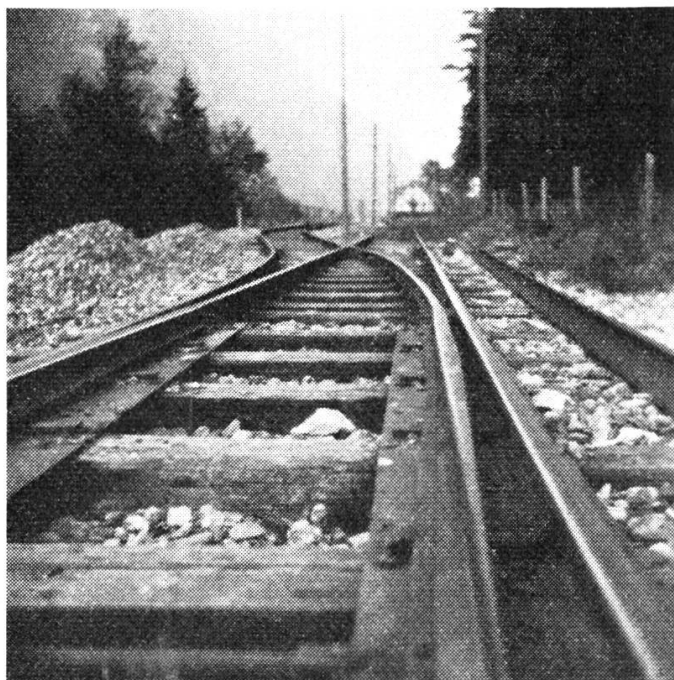
Download PDF: 10.10.2025

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

Die Luzern-Engelberg-Bahn wächst im Stillen

Unermüdlich werden die Arbeiten an der Bahn vorangetrieben. Wenn auch das Geleiseauswechseln und Leitungsmastensetzen nicht so spektakulär wirkt wie die Brücke am Acheregg, wo man fast täglich Neuerung sehen kann, so sind doch auf der ganzen Linie Fortschritte zu verzeichnen.

Ein besonderer Markstein in der Bahngeschichte Nidwaldens war der 23. März 1962, als der Durchschlag im Loppertunnel erfolg-



Das Trasse und die Schienen für die Aa-seitige Umfahrung der Parketterie zwischen Dörfli und Grafenort sind erstellt.



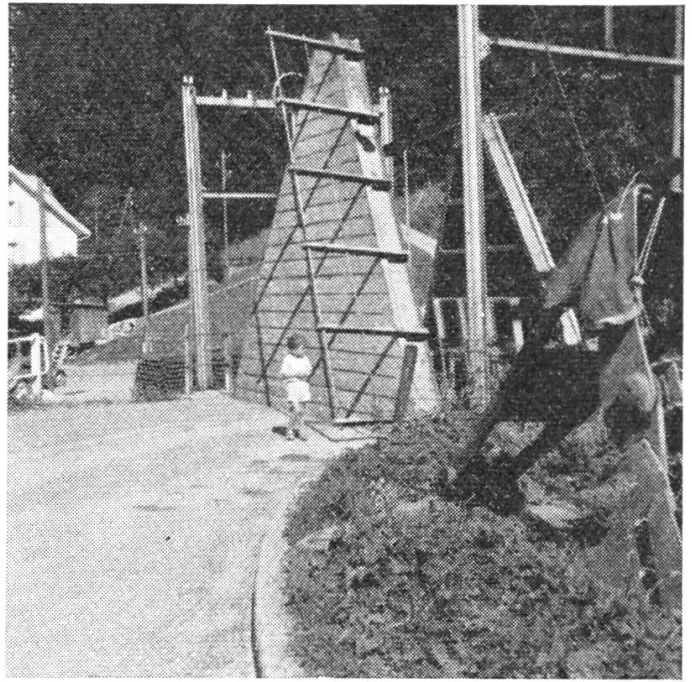
Diese Aufschüttung ist der Beginn des Dammes von 1,5 km Länge. In der Mitte entsteht die Eisenbahnbrücke von 85 m. Sie führt über den Feldweg, Autobahn, Kanal und Rotzlochstraße. Ihre lichte Höhe beträgt 4,5 m.

te. Dank der sorgfältigen Berechnung haben sich die beiden Stollen, trotz der Kurven und Gegenkurven genau getroffen. Von der Stansstadterseite her macht die Bahn im Berginnern eine große S-Kurve um die beiden Autobahnen zu unterfahren, um dann vor der Ausfahrt in einer großen Kurve die Richtung nach Hergiswil zu erreichen.

Mit den Installations- und Vorarbeiten wurde im August 1960 begonnen. Die eigentlichen Ausbrucharbeiten im Tunnel wurden im März 1961 aufgenommen. Das heißt, daß der Ausbruch rund ein Jahr dauerte. Die Fertigstellung der Tiefbauarbeiten ist auf das Ende des Jahres 1962 zu erwarten. Dann können Geleise, Fahrleitung, Kabel und Sicherungsanlagen montiert werden. Der Bau des Tunnels wurde wie folgt vorgenommen. Auf der Seite Acheregg, also im standfesten Fels, wurde die Vollausbuch-Methode angewandt. Soweit die Felsqualität es zuließ, wurden pro Tag vier Abschlüsse mit elektrischen Zündungen ausgeführt. Für den Aufrad und Abtransport des Ausbruchsmaterials dienten zwei Stollenbagger mit Druckluftantrieb und geleißegebundene Stollenzüge mit elek-

trischen Traktoren. Es wurden Vortriebsleistungen zwischen 7.50 und 8.50 m erzielt. Der monatliche Vortrieb erreichte bis zu 170 Meter. Auf Seite Hergiswil wurde im Gehängeschutt ein gestaffelter Ausbruch nach der Methode Heading & Bench gewählt. Bei dieser Bauart wird die Kalotte, das heißt der oberste Gewölbeteil, vorangetrieben und laufend mit Stahlbogen und Stahlbrettern gesichert. In kurzen Abständen wird der verbleibende Kern in Scheiben von jeweils 2 Meter Stärke abgetragen und die Stollenbrüst sofort wieder vollständig abgesprießt. Die Ausbetonierung des Gewölbes erfolgt unmittelbar hinter dem fertigen Ausbruch, wobei der Stahleinbau im Bauwerk verbleibt. Der schlechte Baugrund erforderte auf dieser Seite über längere Strecken ein Sohlgewölbe und zum Teil sogar Fundamente in Fertigelementen.

Wie bei jedem größeren Bauwerk, waren auch hier besondere Schwierigkeiten zu überwinden. Hier ist im wesentlichen auf der Seite Aheregg der Platzmangel zu erwähnen, da die Baustelle für Bahn und Straßentunnel förmlich zwischen Berg und See eingeklemmt ist. Die 120 Meter hohe, zum Teil überhängende Felswand gab zu vielen Sorgen Anlaß, da immer wieder gefährli-



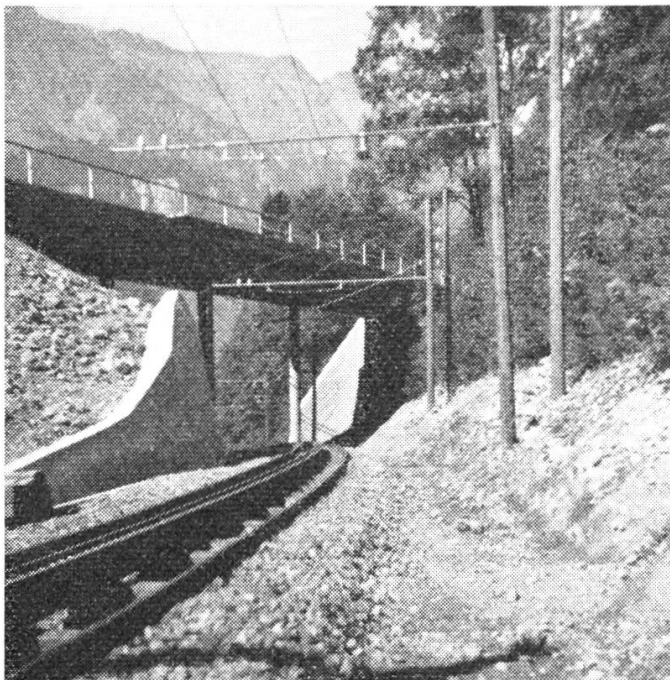
Die einstige Straßenbrücke bei Grünenwald über das Bahntrasse ist schon verschwunden.

cher Steinschlag eintrat. Im Tunnel-Innern waren die beiden Kreuzungs-Bauwerke, d. h. jene Stellen, an denen die beiden Straßentunnel unmittelbar über dem Scheitel des Bahntunnels kreuzen, mit besonderer Vorsicht zu behandeln.

In Hergiswil war die Hauptsorge nicht der ständige Kampf gegen das nasse, lehmige und druckhafte Material, sondern der in geringem Abstand, fast parallel verlaufende Bahntunnel der Brüniglinie, welcher ständig im Betrieb war und nicht gesperrt werden durfte.

Die Arbeiten an der Brücke über die Aheregg schreiten planmäßig voran. Nach Einstellung des Sommer-Schiffsverkehrs nach dem Alpnachersee wurde nun bereits die Fertigstellung der noch nicht betonierten Zwischenlücken in Angriff genommen.

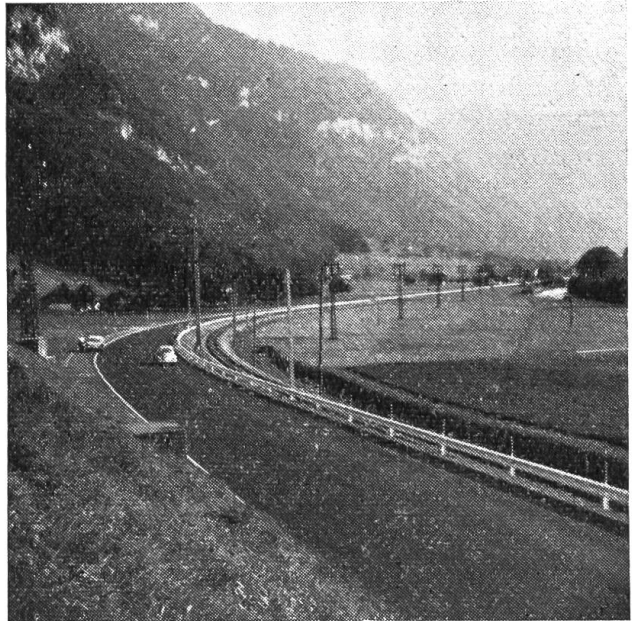
Auf der Stammstrecke wurde der Totalumbau von Grafenort bis Obermatt beendet. Die Kurve in der Lochrüti oberhalb der Haltestelle Niederrickenbach wurde auf Radius 300 m erweitert und verlegt. Bei der Parketterie oberhalb Grafenort wurde nach vorangegangener A-Verbauung das neue Geleise hinter das Wohnhaus verlegt und bereits in Betrieb genommen. In der Gerbi zwischen Stansstad und Stans mußte das



Bei Grünenwald wurde die Straße kreuzungsfrei über die Bahn geführt.

alte Geleise auf eine Länge von 800 Metern verlegt werden, um die Dammschüttung für Bahn und Autobahn zu ermöglichen. Auf der Zahnstangenstrecke wurde neuer Schotter eingebracht und einzelne Teilstücke in der Linienführung gestreckt. Die Fundamente für die Fahrleitungsmasten sind weitgehend erstellt. Hunderte von Masten stehen bereits und über längere Strecken ist auch bereits die neue Fahrleitung über der bestehenden alten Leitung montiert. Die Konstruktion des neuen Rollmaterials läuft normal.

Für die neuen Stationen von Dallenwil, Stans und Stansstad sind die Pläne für die Geleiseanlagen weitgehend bereinigt. In Stansstad wird ein elektrisches Gleisbildstellwerk montiert, während Stans und Engelberg mit mechanischen Stellwerken ausgerüstet werden. So macht die Bahn ihre planmäßigen Fortschritte.



Die neue Straße nach Wolfenschießen. Weil die Bahn ihre Kurve gestreckt hat, konnte auch die Straße korrigiert werden.

Dr Fiisteri

E huele Wind hed Wolke bracht
und alle Stärneschiin vermach,
es isch es fiister chiidig Nacht;
scho lang hed Huis und Gade Rueh
und alls hed gäre d'Nige zue.

Es winzigs Viächtli nimmt me wahr
vo wiitum uber d'Matte har
i jeder Nacht sid mängum Jahr;
es flattered im Buirehuis
und schiind zum Stubepfeister nis.

Dett hinne hinder Struich und Bach
isch halt dr Sinn nu eister wach
as armi Seele under Dach
e so-n-es Viächtli neetig hend,
as si e chlii a d'Wermi chend.

J. v. M.