

Unsere LSE

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Nidwaldner Kalender**

Band (Jahr): **107 (1966)**

PDF erstellt am: **21.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1033617>

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

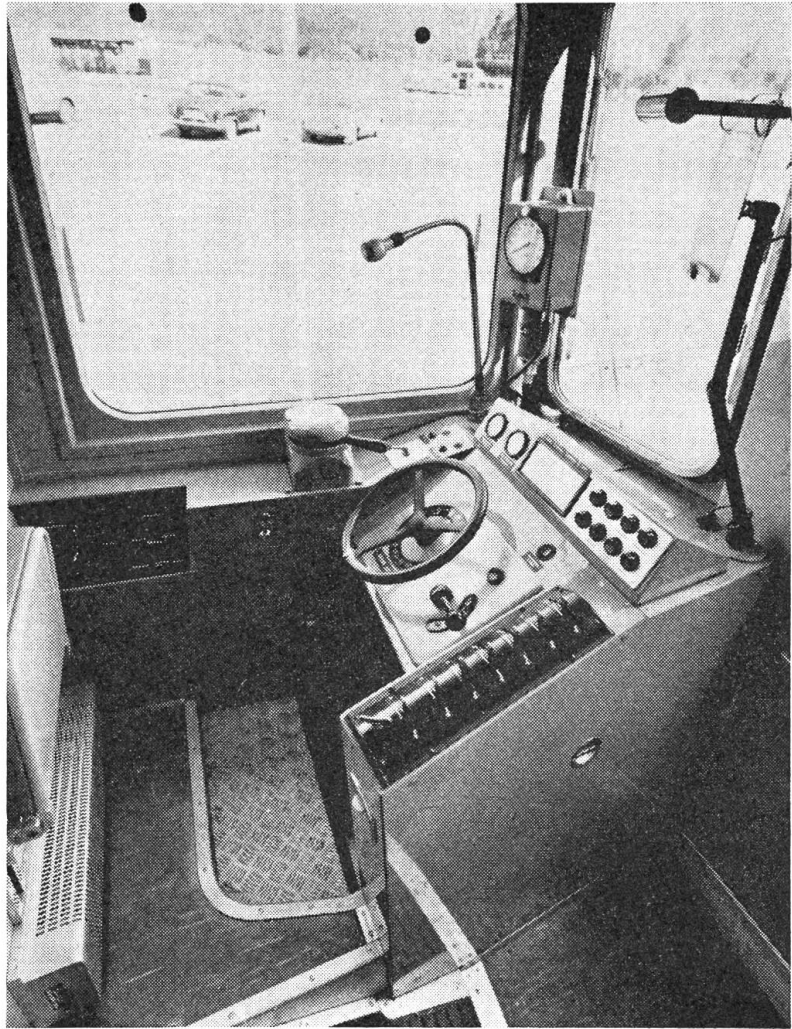
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Unsere LSE

Bald ist unsere Bahn ein Jahr alt geworden. Zur Eröffnung am 19. Dezember 1964 hat das Volk des Tales der Aa seine Bahn mit einer riesigen Begeisterung begrüsst. Jedes Dorf an der Strecke hat seine Bahn herzlich willkommen geheissen und auch die Gemeinden, die keinen direkten Anschluss haben, wollten nicht hintan stehen. Es war ein herrliches und herzliches Fest, gespickt mit Witz und Humor. Unserem Baudirektor wurden Besen und Putzfrauen fast am laufenden Band überreicht. Mit dem geschmückten Besen winkte er von Hergiswil an die Abfahrt des Zuges. Darum erschien diese fröhliche Episode auf vielen Zeichnungen, die die Schulkinder von Stans über diesen Tag an Stelle des üblichen Aufsatzes entwerfen durften. Die besten Zeichnungen wurden durch eine Bahnfahrt prämiert und später von der schweizerischen 'Verkehrszentrale' als Werbung für die LSE, in vielen Weltstädten gezeigt.

In Engelberg segnete der Gnädige Herr Abt Leonard Bösch die neue Bahn ein. Das anschliessende Bankett vereinigte alle Honorationen von Ob- und Nidwalden mit den schweizerischen Repräsentanten, die zum Gelingen der Bahn beigetragen hatten.

Seit dem 19. Dezember rollen unsere schmucken roten Wagen unermüdlich tal-



Das Schaltpult im Steuerwagen der LSE.

auf und talab. Es wurden Pendelzüge gewählt, damit im Bahnhof Luzern und in der Station Engelberg keine unnötigen Manöver gespielt werden müssen und der Triebwagen aus Sicherheitsgründen immer talwärts die Bergstrecke befährt. Die fünf Pendelzugskompositionen bestehen aus Triebwagen, Mittelwagen und Steuerwagen, wobei bei einer Komposition der Mittelteil durch einen Postwagen ersetzt ist.

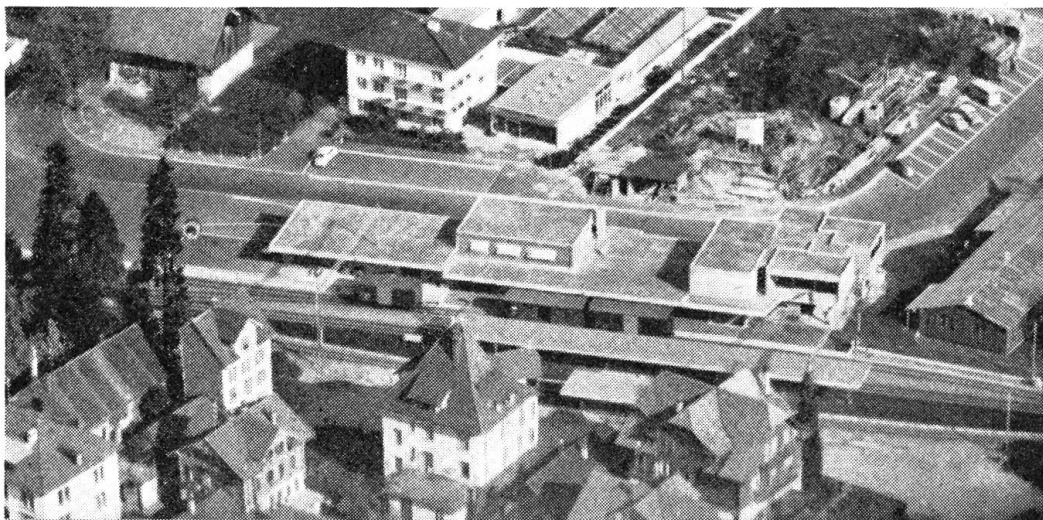
Auch die grössten Optimisten hätten sich nicht träumen lassen, dass in den wenigen Monaten über 1000 Extrazüge eingeschaltet werden mussten. In den Monaten Januar bis September 1964 hat die alte Bahn 252000 Personen transportiert und in der gleichen Zeit 1965 beförderte die neue Bahn schon 712000 Reisende.

Weit über 1000 Wagen der Brünig-Linie mussten ausgeliehen werden, um dem Andrang in den Spitzenzeiten einigermaßen zu genügen. Der ausserordentlich skigünstige Winter und in einem kleinen Teil auch die Neugier auf die jüngste Schweizerbahn haben zu diesem ausserordentlichen Resultat mitgeholfen. Dass aber die Frequenz sicher sehr gut bleiben wird, zeichnet sich schon jetzt ab. Deshalb hat der Verwaltungsrat der LSE bereits 4 neue Mittelwagen in Leichtmetall, mit 64 Sitzplätzen im Innern, 6 im Vorraum und 50 Stehplätzen, bestellt. Dieses grössere Fas-

seinen stark anwachsenden Betrieb aufgenommen. Die Unterführungen sind dem Publikum offen und die Perrons und ihre Überdachungen sind fertig erstellt. So können die Reisenden im stärkst frequentierten Bahnhof Nidwaldens auch bei Regenwetter geschützt auf ihren Zug warten.

Die angebaute Gemeindkanzlei und das Bahnhofrestaurant werden im Jahr 1966 bezugsbereit sein.

Die Sicherungsanlagen in Dallenwil, Engelberg und beim Wilrank sind im Betrieb. Der gefährliche Übergang an der Buochserstrasse und die Sicherung der Tot-



Der Stanserbahnhof aus der Vogelschau.

Foto Arnold Odermatt

sungsvermögen der Leichtmetallwagen wird sich vor allem auf der Bergstrecke besonders günstig auswirken.

Auch der Güterverkehr hat sich in einem ungeahnten Ausmass gesteigert. In der Zeit vom Januar bis September 1964 waren es 275 Tonnen, die mit der alten Bahn befördert wurden. Im gleichen Zeitraum 1965 hat die neue LSE bereits 9294 Tonnen transportiert, das ist eine siebenunddreissigfache Erhöhung der Tonage.

Die Bahnhöfe von Hergiswil, Stansstad und Dallenwil waren auf die Einweihung der Bahn bereits fertig gestellt. Der Bahnhof von Stans stand damals erst im Bau. Inzwischen hat sich auch hier einiges getan. Die Bahn ist in ihr neues Gebäude eingezogen und der Güterbahnhof hat

tikonstrasse sind in Arbeit begriffen. Auch die Übergänge beim Neuweg und Stanserhof werden in kurzer Zeit an die Hand genommen. Mit diesen Sicherungen wird es der Bahn möglich sein ihr Pfeiffkonzert in den frühen Morgen- und späten Abendstunden wohlthuend einzuschränken. Auch die Verzögerung durch die Geschwindigkeitsbeschränkung bei diesen Überfahrten wird bald verschwinden.

Wir freuen uns, dass es unserer LSE gut geht. Sie hat ihre Kinderkrankheiten rasch überstanden. Das Bahnpersonal hat in einer grossen Leistung die Umstellung auf das Neue und Ungekannte vollzogen und die Mehrarbeit der grösseren Frequenz auf sich genommen. Wir alle verspüren aufrichtige Genugtuung über das schöne Werk.