

Zeitschrift: Nidwaldner Kalender
Herausgeber: Nidwaldner Kalender
Band: 111 (1970)

Artikel: Die Luzern-Stans-Engelbergbahn 5 Jahre alt
Autor: Neuhaus, Josef
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1033611>

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: 18.04.2026

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



Hier am Lopper, am Tor zu Nidwalden drängt sich Bahn, Autobahn und Lokalstraße zusammen.

Die Luzern-Stans-Engelbergbahn 5 Jahre alt

Am 19. Dezember 1964 hat die Luzern-Stans-Engelberg-Bahn (LSE) den Betrieb aufgenommen. Sie trat an die Stelle der Stansstad-Engelberg-Bahn (StEB), die am 5. Oktober 1898 eröffnet wurde und damals einen großen Fortschritt in der Verkehrsbedienug des Engelbergertales bedeutete. Um die Jahrhundertwende als technisches Meisterwerk bewundert, zeigten sich später immer mehr die Nachteile einer fehlenden direkten Verbindung mit dem Netz der Schweizerischen Bundesbahnen. Im Meinungsstreit Automobillösung oder technisch erneuerte und bis Hergiswil verlängerte Bahn siegte die Bahnlö-

sung. Der erste Schritt nach dieser Richtung wurde mit der Erteilung der Konzession für die Verbindungsstrecke Stansstad-Hergiswil am 29. September 1956 getan. Die endgültige Entscheidung zugunsten der technischen Erneuerung der Bahn erfolgte durch Bundesbeschluß vom 18. Juni 1959, der sich auf die Botschaft des Bundesrates vom 29. Januar 1959 stützte. Der Bund erklärte sich bereit, zwei Drittel der Gesamtkosten der technischen Erneuerung der Bahn und ihrer Verlängerung bis Hergiswil, höchstens 14,667 Mio Franken, zu übernehmen. Der Bundesbeitrag war an die Bedingung geknüpft, daß die

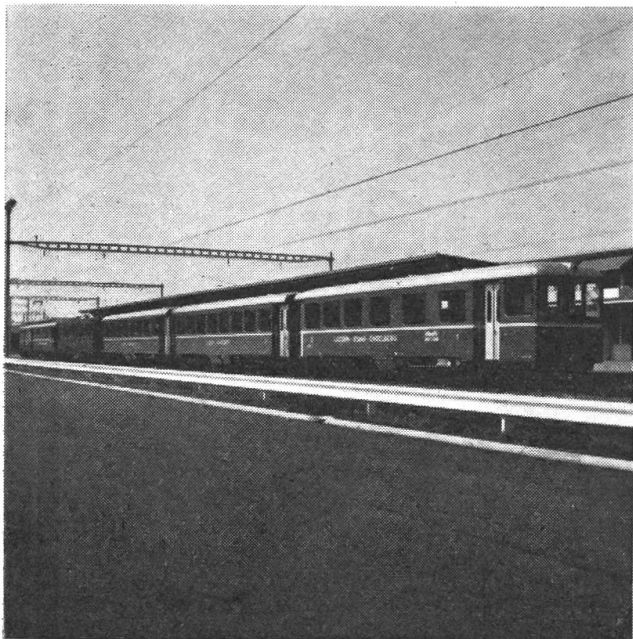


Foto P. Berger

An den langen Zugskompositionen wird die Zunahme des Verkehrs offenbar.

Kantone Nidwalden und Obwalden den Restbetrag der auf 22 Mio Franken veranschlagten Baukosten sowie allfällige Betriebsdefizite der Bahn übernehmen.

Damit entsprach der Bund den mit Hartnäckigkeit verfochtenen Begehren der beiden Kantone, die, gemessen an ihrer wirtschaftlichen Kraft, selbst namhafte finanzielle Opfer brachten. Nicht begeistert wie im Einzugsgebiet der Bahn, sondern kritisch aufgenommen wurde der Entscheid des Bundes in den Kreisen, die den anscheinend weniger kostspieligen Straßenverkehrsdienst als angemessene Lösung betrachteten.

Die technische Sanierung der Bahn und ihr Anschluß an die Brüniglinie in Hergiswil brachte für den Reiseverkehr namentlich folgende Verbesserungen: viel komfortableres Rollmaterial, bedeutend höhere Geschwindigkeiten (75 km/h auf der Adäionsstrecke und 19,5 km/h auf der Zahnstangenstrecke), Wegfall des Umsteigens im Verkehr von und nach Luzern, neue Zugverbindungen, die namentlich auch dem Verkehr zwischen Stans und Luzern zugute kommen. Für den Güterverkehr ergaben sich folgende Vorteile: Weg-

fall des Umlades in Stansstad und damit Verminderung der Beschädigungsgefahr, rascherer und für gewisse Güter billigerer Transport, Möglichkeit der Beförderung von ganzen Wagenladungen auf Rollschemeln bis Grafenort.

Es ist eine Tatsache, daß die Auswirkung der verbesserten Verkehrsbedienung alle Erwartungen weit übertroffen hat. Die folgenden Zahlen geben hievon ein eindrückliches Bild. Während im Jahre 1964 rund 530 000 Personen zwischen Stansstad und Engelberg befördert wurden, stieg diese Zahl im Jahre 1968 auf 1,235 Millionen. Zwischen 1963 und 1968 stieg der Verkehr der beförderten Personen um 203,9 %, die Personenkilometer um über 170 %. Im Güterverkehr wurden 1968 40'729 Tonnen befördert gegen 4'226 Tonnen im Jahre 1964.

Der Personenverkehr verzeichnet bei den Einzelreisen, den Gruppenreisen und den Fahrten mit Abonnenten bedeutende Zunahmen. Die stärkste Vermehrung erfuhr der Abonnementsverkehr. Es ist dies eine augenfällige Wirkung der Verkehrsverbesserung im Nahverkehr zwischen Stans und Luzern. Im Güterverkehr entfallen von der gesamten tonnenkilometrischen Leistung auf den Wagenladungsverkehr 68,4 %, auf den Stückgutverkehr 15,7 % und auf Gepäck, Expresgut und Post 15,9 %.

Mit diesen Zahlen Schritt gehalten hat auch der Betriebsertrag. Er ist im Durchschnitt der Jahre 1965—1967 um 140,2 %



Foto P. Berger

Wie am Meer in einem Oelumschlagsplatz sieht es oft in Stansstad aus.

höher als derjenige von 1963. Der Ertrag je Betriebskilometer (StEB: 22,52 km, LSE: 24,81 km), der 1963 nur 52 500 Franken betrug, erreichte im Mittel der ersten drei Betriebsjahre der LSE 117,700 Franken. Er liegt nicht weit unter dem Durchschnitt sämtlicher Privatbahnen des allgemeinen Verkehrs — bei Ausklammerung der BLS sogar darüber — und erreicht den spezifischen Betriebsertrag einiger normalspuriger Bahnen, wie z. B. denjenigen der Südost-Bahn. Selbstverständlich auch der Betriebsaufwand gestiegen. Immerhin vermag der Betriebsertrag der LSE den Betriebsaufwand zu decken. Trotz steigender Sach- und Personalkosten ist zu hoffen, daß dies noch einige Jahre der Fall sein wird. Dies immerhin unter der Voraussetzung, daß nicht Begehrlichkeiten das Gleichgewicht ins Wanken bringen.

Die erfreulichen Resultate der ersten fünf Betriebsjahre der LSE konnten dank des Umstandes erzielt werden, daß der Ausbau der Anlagen, die Inbetriebnahme von neuen Sicherungsanlagen, die Erstellung neuer Stationsgebäude und die fortwährende Verbesserung des Gleises im Rahmen der erzielten Verkehrseinnahmen durchgeführt wird. Das heißt, es wird nicht mehr ausgegeben als eingenommen. Die Anschaffung von zwei neuen Pendelzügen, die aufgrund von Art. 56 des Eisenbahngesetzes und dank der großzügigen Mithilfe von Bund und der Kantone Nidwalden und Obwalden möglich wurde, wird dazu beitragen, eine gezielte Werbung durchzuführen und dem Engelbergerthal vermehrt neue Reisende zuführen, was



Foto P. Berger

Im Güterverkehr entfällt auf den Wagenladungsverkehr 68,4 %. Dabei kommt dem Holz eine wichtige Bedeutung zu.

sich auf der Einnahmenseite sofort wieder bemerkbar machen wird.

Zusammenfassend dürfen wir mit Genugtuung feststellen — und die ersten fünf Betriebsjahre beweisen es — daß sich der Einsatz für dieses Werk in jeder Beziehung gelohnt hat. Wir wissen, daß die Zukunft unserer schönen und rentablen Bahn in einer zielbewußten und weitsichtigen Planung und Anpassung an die neuen Situationen liegt und wir bemühen uns, dieser Feststellung nach Möglichkeit gerecht zu werden.

Josef Neuhaus, Direktor der Luzern-Stans-Engelberg-Bahn

Sie fahrd und rolled ohni Wank
duruif, durab im Schuss!
Und isch zum Glick und Gott sei Dank
kei Buss!