

Zeitschrift: Nidwaldner Kalender
Herausgeber: Nidwaldner Kalender
Band: 136 (1995)

Artikel: Seit 30 Jahren fährt die Luzern-Stans-Engelberg-Bahn (LSE) : sie ist Bindeglied für Wirtschaft und Tourismus
Autor: Neuhaus, Josef
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1033889>

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

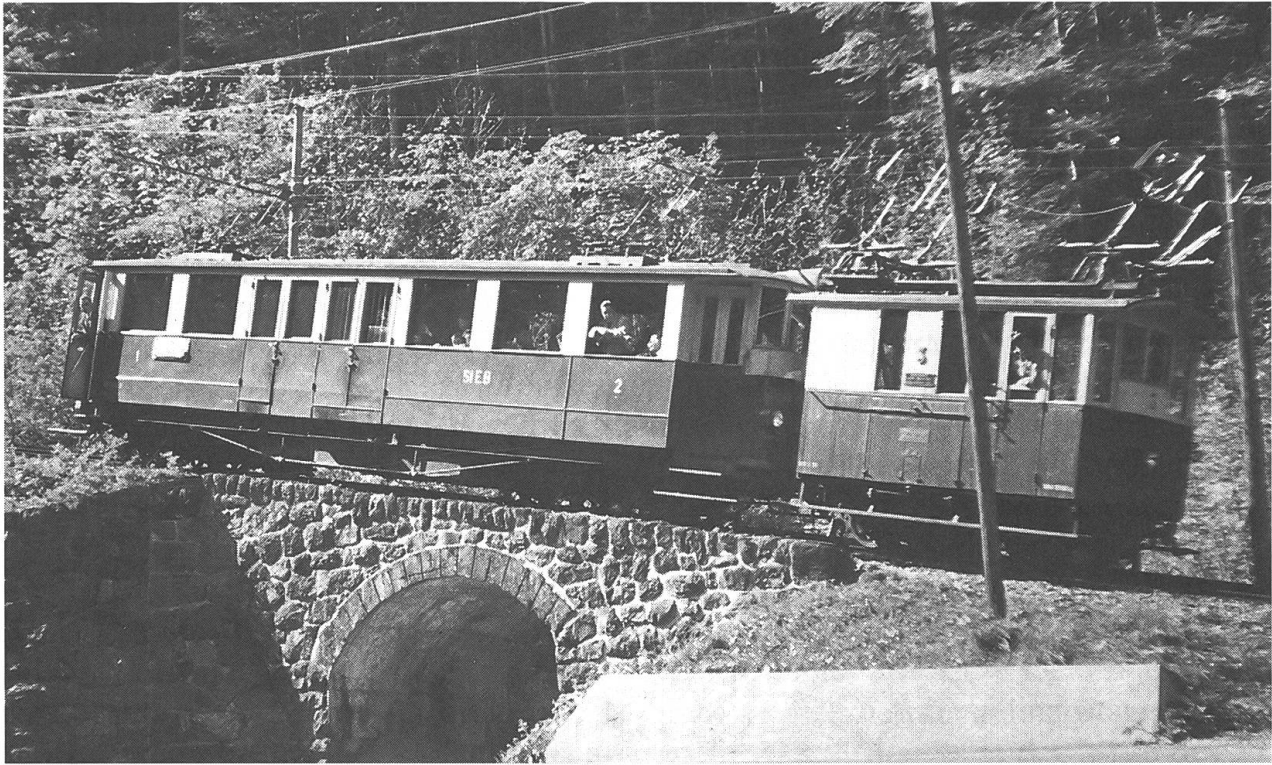
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 17.04.2026

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



Von 1898 bis 1964 wurden die Personentriebwagen über die Steilrampe von Obermatt nach Ghärst mit Zahnradlokomotiven befördert. Die Nummer 1 befindet sich im Verkehrshaus Luzern.

Seit 30 Jahren fährt die Luzern-Stans-Engelberg-Bahn (LSE)

Sie ist Bindeglied für Wirtschaft und Tourismus

Rückblick

Bis zum 5. Oktober 1898, als die «Elektrische Bahn Stansstad-Engelberg» ihren Betrieb aufnahm, war das Engelberger Tal dem Verkehr schlecht zugänglich. 1826 baute man eine Fahrstrasse. 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. Am 24. September 1837 befuhr das erste Dampfschiff «Stadt Luzern» den Vierwaldstättersee. Als seit dem Jahre 1858 die Dampfer regelmässig auch in Stans-

stad anlegten, regten sich im Engelberger-tal Bahnbestrebungen. Das Klosterdorf Engelberg hatte sich inzwischen zum weltbekannten Luft- und Molkenkurort entwickelt. Auf Initiative der Hoteliers Eduard und Arnold Cattani in Engelberg, des Dampfschiffverwalters von Luzern, Eduard Schmid, und des Abtes des Benediktinerklosters Engelberg, Anselm Villiger, konnte am 27. Januar 1897 die Stansstad-Engelberg-Bahn (StEB) mit Sitz in Luzern gegründet werden.

Die Stansstad-Engelberg-Bahn war eine der ersten schweizerischen Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs, die unter Fahr-

draht betrieben werden sollten. In der heute unglaublich anmutenden kurzen Zeit von nur 1½ Jahren wurde die Bahn von Stansstad nach Engelberg für eine Pauschalsumme von 1,4 Millionen Franken erstellt. Die Betriebseröffnung erfolgte am 5. Oktober 1898. Die technische Anlage umfasste die in Meterspur erstellte 22,518 km lange Strecke Stansstad-Engelberg, die bahneigene Kraftstation in Obermatt, die Hauptwerkstätte samt Remise in Stansstad und verschiedene Stationen. Für die in Obermatt beginnende 1492 m lange Zahnstangenstrecke mit einer Steigung von 246 Promille wurde das System Riggenbach gewählt, das sich schon bei anderen Bahnen bestens bewährt hatte.

Bedürfnis unbestritten – aber isoliert

Die Stansstad-Engelberg-Bahn entsprach einem wirklichen Verkehrsbedürfnis. Ab 1920 begann sich die einsetzende Auto konkurrenz bemerkbar zu machen. Die isolierte Lage brachte die StEB ins Hintertreffen. Sie vermochte sich aber trotz des Auf und Ab in den Kriegszeiten und während der Wirtschaftskrise der dreissiger Jahre über Wasser zu halten. Die Stansstad-Engelberg-Bahn beförderte vom 5. Oktober 1898 bis zur Inbetriebnahme der neuen Luzern-Stans-Engelberg-Bahn (LSE) am 19. Dezember 1964 rund 20 Mio Reisende und 643 000 Tonnen Güter. Sie war nur über den See oder mit SBB und Postauto via Hergiswil zu erreichen. Die neue Zeit verlangte nach einem direkten Anschluss der StEB an die Brüniglinie. Viele gute Ideen blieben mangels Finanzen auf der Strecke. An den denkwürdigen Landsgemeinden von 1954 beschlossen die beiden Kantone Nidwalden und Obwalden zusammen 5,5 Mio



Bis zum Abbruch 1962 war die Klappbrücke bei Grünenwald weltbekannt.

Franken für die technische Sanierung der StEB. Im März 1956 entschied sich der Bundesrat zugunsten der Bahnlösung. Am 28. September 1956 erteilte die Bundesversammlung die Konzession für eine Verbindungsbahn von Stansstad nach Hergiswil.

Fast scheiterte der Anschluss

Weil Ende Dezember 1954 die Obligationen samt Zinsen nicht zurückbezahlt werden konnten, verfügte das Bundesgericht am 3. Januar 1957 die Liquidation des Vermögens der Gesellschaft. 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. Dank finanzieller Hilfe der Kantone Nidwalden und Obwalden konnte ein Nachlassvertrag erwirkt werden, der vom Bundesgericht am 27. November 1958 genehmigt wurde. Damit war die Liquidationsphase erfolgreich abgeschlossen.

Widerstand von höchster Stelle

Es war aber noch eine Hürde zu nehmen. Gegen die bundesrätliche 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 erhoben sich plötzlich von allen Seiten Widerstände. Sogar Bundespräsident Streuli legte sich quer mit dem Argument, dass «es im Zeitalter des Düsenflugzeuges ein Anachronismus sei, diese Bahn zu modernisieren»! Diese Worte verfehlten ihre Wirkung nicht. Viele Politiker waren angesichts einer schönfärbig dargestellten Autolösung gegen jeden Bundesbeitrag für eine Bahnsanierung. Trotz aller Widerwärtigkeiten wurde der Bundesbeitrag

an die Gesamtkosten des Bahnbaues von 22 Millionen Franken im Betrage von 14,667 Mio Franken vom Eidgenössischen Parlament im Juni 1959 eindeutig bewilligt. Diese Vorgaben wurden beim Bau um keinen Rappen überschritten.

Der neuen Bahn entgegen

Das bestens harmonisierende Zweiergespann Baudirektor und Verwaltungsratspräsident August Albrecht und Direktor Josef Neuhaus schöpfte alle legalen Mittel mit einem Minimum an Bürokratie zu einer raschen und wirksamen Verbesserung der Verkehrsverbindungen ohne Zaudern aus. Die technische Sanierung umfasste den Ausbau der bestehenden Stammstrecke Stansstad-Engelberg mit der Steilrampe, den Neubau der Verbin-

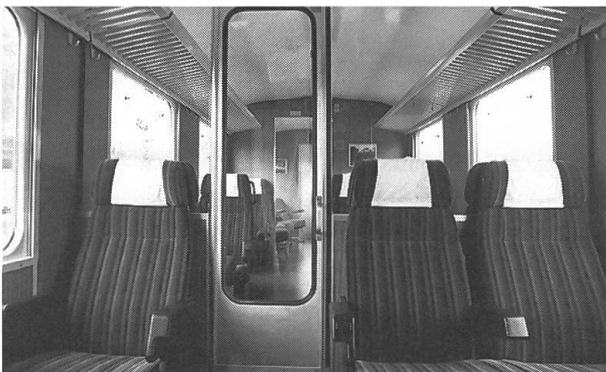


Achereggbrücke in Stansstad mit Autobahn, LSE und Lokalstrasse

dungsbahn Stansstad-Hergiswil mit dem 1740 m langen Loppertunnel und der Acheregg-Brücke, den Neubau der Station Stansstad mit Depot und Werkstattgebäuden, neue Stromversorgungs-, Sicherungs- und Signalanlagen sowie die Anschaffung von neuem Rollmaterial.

Durchgehende Verbindung – der unvergessliche 19. Dezember 1964

An diesem Tag waren Luzern und Engelberg erstmalig ohne Umsteigen miteinander auf der Schiene verbunden. Er wird in der Verkehrsgeschichte der beiden Unterwalden und ganz besonders Nidwaldens und Engelbergs mit goldenen Lettern eingetragen bleiben. Es war eine wahrhaft triumphale Eröffnungsfahrt, die eine geradezu einzigartige Verbundenheit der Bevölkerung Nidwaldens und des Engelberger Tales mit ihrer Bahn dokumentierte. Ein unbeschreiblicher Jubel begleitete den aus zwei dreiteiligen Pendelzügen bestehenden Festzug auf der ganzen Strecke. Das war zu jener Zeit der mächtig aufkommenden Autogläubigkeit alles andere als selbstverständlich. Der rauhe und regnerische Vorwintertag mit leichtem Schneefall in Engelberg konnte der Freude keinen Abbruch tun.



Das aus dem Jahre 1964 stammende Rollmaterial wird laufend innen und aussen modernisiert.

30 Jahre LSE – Steigender Personenverkehr

Neues Rollmaterial

Stetig zunehmende Frequenzen im Personenverkehr machte die Neuanschaffung von Rollmaterial notwendig. Die besonderen Eigenschaften der Strecke Luzern–Engelberg stellen an das Rollmaterial hohe Anforderungen. Auf der Adhäsionsstrecke entwickelt es eine Höchstgeschwindigkeit von 75 km/h und überwindet mit den gleichen Wagen die maximale Steigung von 246 Promille der Zahnstangenstrecke. Mit Inbetriebnahme der neuen Bahn standen fünf Triebwagen, fünf Steuerwagen und vier Personenwagen zur Verfügung. Ende 1967 wurden vier neue Zweitklasswagen in Betrieb genommen. 1970 folgten zwei dreiteilige Pendelzüge, die den Betriebsablauf entscheidend erleichterten. 1980 konnte ein weiterer dreiteiliger Pendelzug in Betrieb genommen werden und 1991 noch einmal fünf neue Zweitklasswagen. Zur Beschleunigung des Rangierablaufes in Wolfenschiessen, wo die Verstärkungswagen für den Talverkehr beigestellt werden, erwirbt die LSE zwei noch gut erhaltene Steuerwagen der Regionalbetriebe Bern-Solothurn und baut sie entsprechend um. Zudem werden die aus der Anfangszeit der LSE stammenden Reisezugwagen laufend modernisiert und den heutigen Bedürfnissen angepasst.

Zwei Gepäck-Triebwagen von der Brünigbahn

Die längst bekannte Tatsache, dass die LSE wegen der Steigung von 246 Promille zwischen Obermatt und Ghärst immer wieder an die Grenze ihrer betrieblichen



Einer der von den SBB erworbenen Brünigtriebwagen

Leistungsfähigkeit stösst, hat die Bahn veranlasst, bei den SBB zwei Brünig-Gepäcktriebwagen der Serie Deh 4/6 zu erwerben. Dies wurde möglich, weil durch den Einsatz der acht neuen modernen Brüniglokomotiven ab 1989 einige Triebwagen frei wurden. Am 1. Februar 1991 ist der erste Gepäcktriebwagen der SBB in Stansstad abgeliefert worden. Dieser Triebwagen wurde am 22. Juni 1942 – also während des Zweiten Weltkrieges – von den SBB in Betrieb genommen. Er war Teil einer Serie von 16 gleichen Fahrzeugen, die aus Anlass der Elektrifizierung der Brünigbahn angeschafft wurden. Der Triebwagen erreicht eine Maximalgeschwindigkeit von 75 km/h, die derjenigen der LSE entspricht. Er ist in gutem technischen Zustand. Vor der Ablieferung an die LSE ist im SBB-Depot Meiringen eine gründliche Kontrolle aller betriebswichtigen Teile durchgeführt worden, an welcher das mit dem Unterhalt betraute Personal der LSE teilgenommen hat. Der Einsatz beschränkt sich auf den Talver-

kehr. Damit wird ein Pendelzug frei, der dringend für Verstärkungsfahrten nach Engelberg benötigt wird. Die SBB haben im Jahre 1942 für den Triebwagen 282 000 Franken bezahlt. Die LSE investiert für Ankauf und Anpassungsarbeiten insgesamt Fr. 600 000.-. Als Vergleich: Die 1989 auf dem Brünig in Betrieb genommenen modernsten Lokomotiven des Typs HGe 4/4 II kosteten bei einer grösseren Serie pro Stück 5,2 Millionen Franken. Die LSE hat klug gehandelt. Mit den beiden Gepäcktriebwagen kann sie auf günstige Weise noch einige Jahre Lücken im Betriebsablauf schliessen. Denn bis zum Umbau der Steilrampe oder bis zur Anschaffung neuer Triebfahrzeuge für die bestehende Bergstrecke werden aus verschiedenen Gründen sicher noch einige Jahre verstreichen.

Der Fahrplan

Im Laufe der Jahre ist der Fahrplan im Rahmen der technischen und personellen Mittel ständig verbessert und auf die Verhältnisse der SBB in Hergiswil und Luzern abgestimmt worden. Dank der finanziellen Beihilfe der Kantone Nidwalden und Obwalden sowie der Gemeinde Engelberg konnten Früh- und Spätverbindungen ausgebaut werden. Man sollte diese nun aber auch benützen, denn in der gegenwärtigen finanziellen Notsituation der öffentlichen Hand werden Geldquellen nicht unbesehen weitersprudeln. Mit Sorge verfolgt die LSE die Abstriche, welche gegenüber der Botschaft Bahn 2000 gemacht werden und die LSE direkt betreffen, weil für sie in Luzern grosse Anschlussprobleme entstehen. Verschärft wird die Lage noch dadurch, dass der ursprünglich vorgesehene durchgehende Halbstundentakt zwischen Luzern und



Militärpferdetransport in Dallenwil

Zürich vorläufig nicht verwirklicht wird. Im weiteren fehlt im Konzept Bahn 2000 erste Etappe der Doppelspurausbau auf der Strecke Luzern bis Hergiswil.

Verkehrsleistungen und Betriebsrechnung

In den vergangenen 30 Jahren hat die LSE 42 165 955 Personen und 909 742 Tonnen Güter befördert. Dabei legten die Triebfahrzeuge eine Strecke von total 12 824 903 km zurück, was gut 312 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 auch die öffentlichen Transportunternehmen hart traf. Der Betriebsfehlbetrag für das Jahr 1993 beläuft sich auf 428 230 Franken, der vom Bund und den Kantonen Nid- und Obwalden gemäss den Bestimmungen des Eisenbahngesetzes gedeckt wird. Im Konzert der Schweizerbahnen des allgemeinen Verkehrs ist die LSE in dieser Beziehung nach wie vor ein weisser Rabe. 83 treue Mitarbeiter tragen zu diesem guten Ergebnis bei.

Bahnhöfe

Dank weitblickender Investitionen und guter Zusammenarbeit mit den Gemeinden sind alle Bahnhöfe der LSE neu gebaut und den Bedürfnissen einer zeitgemässen Betriebsabwicklung angepasst worden. Die 30 Betriebsjahre sind aber nicht spurlos an den Einrichtungen vorüber gegangen. Zudem erforderte die Umrüstung auf elektronische Schaltergeräte eine Änderung der Schalterkonzepte. In Stans wurde eine neue, moderne Schalteranlage gebaut. Zur Vergrößerung des Stationsbüros ist der angren-



Das neue Stationsbüro in Stans



Buvette Stansstad und das neue Walmdach auf der Station

zende bisherige Gepäckraum in den Büroraum miteinbezogen worden. Die neue Schalterfront ermöglicht eine persönlichere Bedienung der Kunden. Der Zahn der Zeit hat auch in Stansstad seine Spuren hinterlassen. Das Stationsbüro wurde neu möbliert. Die Holzkonstruktion des Stellwerkvorbaus ist aus Sicherheitsgründen durch eine solche aus Stahl ersetzt worden. Zudem wurde das Flachdach im Zuge einer Aufstockung durch ein Walmdach ersetzt. Der Bahnhof Engelberg ist der jüngste – er wurde 1976 in Betrieb genommen – und genügt den modernen Anforderungen. Die neuen Kommunikationsformen haben bei den Bahnen Einzug gehalten. Elektronische Schaltergeräte sind auch bei der LSE im Einsatz. Die elektronischen Schaltergeräte bringen Vorteile für Betrieb, Personal und Bahnreisende. Die neuen Arbeitsplatz-Computer erlauben zudem eine Rationalisierung der internen Büroarbeiten und eine Verbesserung der Kommunikation. Die Kunden können in einer freundlichen und ansprechenden Umgebung besser, schneller und noch umfassender bedient werden.

Die LSE beteiligt sich an den Baukosten der Tiefgarage beim Bahnhof in Stans mit 457 000 Franken für 20 willkommene Parkplätze.

Ersatz der Zahnstangen

Die am 4. Oktober 1898 eröffnete Stansstad-Engelberg-Bahn (StEB), eine gemischte Adhäsion-Zahnradbahn, hatte für ihre 1602 m lange Zahnradstrecke zwischen Obermatt und Ghärst von Anfang an die Zahnstange System Riggenbach gewählt. Verschiedene abgenützte Zähne machten 1993 nach 28 Jahren ein Auswechseln nötig. Jedes Segment ist vier Meter lang und wiegt 218 Kilogramm. Die Steigung von 246 Promille verlangte beim Verlegen äusserste Präzision. Zur Vermeidung von unkontrollierten Bewegungen bei Kälte oder Wärme wurden die Segmente auf durchschnittlich 22 Grad erwärmt. Um auf dem steilen Stück ein Abrutschen der Zahnstange zu verhindern, sind alle 24 bis 28 Meter Fixpunkte eingebaut. Damit die Zähne der Triebzahnräder der Triebwagen richtig eingreifen können, muss die Teilung der Zahnstange millimetergenau stimmen.



Ein Zahnstangensegment mit deutlich sichtbaren Abnützungerscheinungen

Die ganze Zahnstange ist lückenlos verschweisst. Sie ist technisch wieder so in Ordnung, dass sie, falls der Umbau mit Herabsetzung der Steigung von 246 auf 105 Promille – aus welchen Gründen auch immer – in absehbarer Zeit nicht Wirklichkeit wird, mit dem heutigen Rollmaterial für lange Jahre problemlos befahren werden kann.

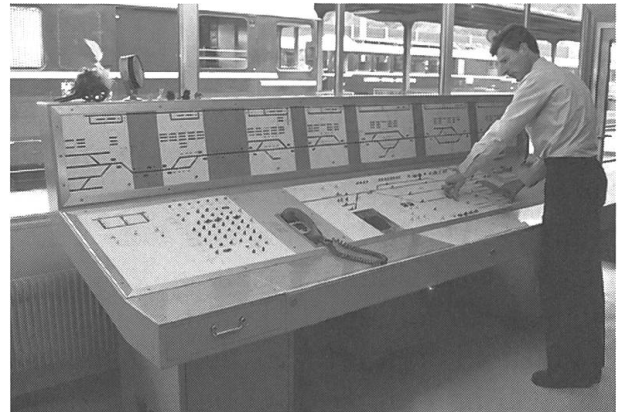
Die Ausweichstelle Ghärst

Im Hinblick auf Bahn 2000 ist vorgesehen, die Züge in Stans und auf der Dienststation Ghärst, die am Ende der Zahnstange vor Engelberg liegt, fahrplanmässig kreuzen zu lassen. Deshalb ist sie auf eine betrieblich nutzbare Länge von 205 Meter ausgebaut worden. Die Züge können aus beiden Richtungen gleichzeitig einfahren. Im Fernbetrieb wird die Station von Stansstad aus bedient. Gleichzeitig mit dem umfangreichen Umbau hat die Bürgergemeinde Engelberg eine Unterführung unter der Bahn erstellt, um die Bewirtschaftung ihres Waldes und die Schutzwaldpflege durchführen zu kön-



Die Dienststelle Ghärst nach der Erweiterung

nen. Damit werden die sich zunehmend abzeichnenden Gefahren für Bahn und Kantonsstrasse vermindert.



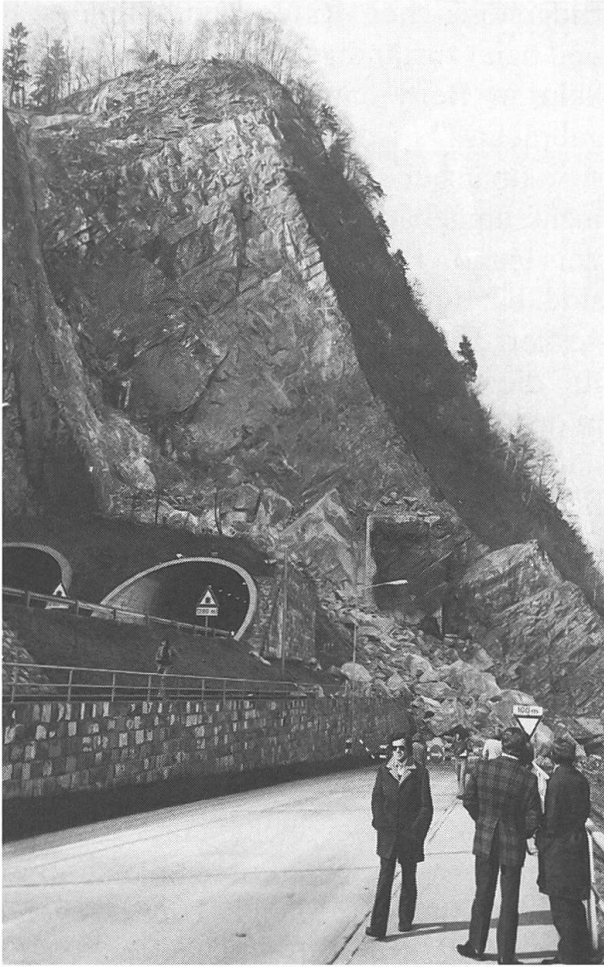
Das Fernstellwerk in Stansstad wird dem heutigen Sicherheitsstand angepasst.

Sicherheit oberstes Gebot

Die für eine sichere und unfallfreie Fahrt der LSE-Züge notwendigen Einrichtungen stammen grösstenteils aus der Anfangszeit der neuen Bahn. Deshalb werden die Stellwerkanlagen in Stansstad und Stans den heutigen neuzeitlichen Erfordernissen angepasst. Im Raume Dallenwil wird die Gleisanlage gestreckt und die verschiedenen Strasseneinmündungen in der Allmend werden mit einer Barrierenanlage gesichert.



Im Zuge der Sanierung des Gleises und der Strasse in der Allmend in Dallenwil wurde ein Viehdurchlass eingebaut.



So sah es am Morgen des 21. Februar 1973 nach dem Felssturz vor dem Acheregg-Tunnel in Stansstad aus.

Am 20. Februar 1973 hatte die LSE unwahrscheinliches Glück

An diesem Tag fuhr kurz vor 21.00 Uhr ein Zug von Stansstad herkommend über die Achereggbrücke Richtung Hergiswil. Er war eben im Tunnel verschwunden, als sich aus der überhängenden Felswand des ehemaligen Steinbruchs rund 3500 Kubikmeter Fels lösten und auf die Fallböden der verlängerten Tunnelröhren der Nationalstrasse und der LSE sowie auf die Ortsverbindungsstrasse Hergiswil – Stansstad herabdonnerten. Glücklicherweise befanden sich zur Zeit des Felssturzes keine Autos und Personen auf der

Lokalstrasse. Die kürzere, in Hufeisenform erstellte LSE-Tunnelröhre wurde von den lawinenartigen Felsmassen weggefegt. Die Fundamente der Bahntunnelröhre waren bis auf 2 m Tiefe und auf eine Länge von fast 150 m teilweise verschoben. Fahrleitung, Gleise und Kabelschacht waren zerrissen. Die 6 m hohe Trennmauer zwischen Bahn und Lokalstrasse war auf eine Länge von 23 Metern in Trümmer gelegt. Die Ursachen des Felssturzes waren der frühere unsachgemässe Abbau im Steinbruch, die fortschreitende Verwitterung und die allgemeinen Temperaturschwankungen. Glücklicherweise befanden sich zur Zeit des Felssturzes zwei LSE-Pendel auf Seite Luzern, so dass mit einigen Änderungen der Verkehr zwischen Luzern und Hergiswil gesichert war. Fünf Pendelzüge standen für die Strecke Stansstad – Engelberg zur Verfügung. Reisende und das Reisegepäck sowie die Postsachen wurden zwischen Stansstad und Hergiswil mit Cars auf der Strasse befördert. Das Express- und Eilgut sowie die Frachtstückgüter wurden bis Stansstad auf der Strasse angeliefert und falls nötig von dort auf die Bahn umgeladen. Wagenladungen konnten während der Dauer des Unterbruchs aus verständlichen Gründen nicht angenommen werden. Am Samstag, den 5. Mai 1973, wurde nach 73tägigem Unterbruch mit dem ersten Frühzug zwischen Hergiswil und Stansstad der durchgehende Verkehr wieder aufgenommen.

Die Sanierung der Steilrampe – der Flaschenhals der LSE – lässt auf sich warten

Die heutige Steilrampe zwischen Obermatt und Engelberg mit einer Steigung von 246 Promillen kann aus technischen

Gründen nur mit einem Dreiwagen-Pendelzug (Triebwagen, Mittelwagen, Steuerwagen) mit 145 Sitzplätzen befahren werden. Es entfällt die günstige Lösung, bei Bedarf den Zug mit zusätzlichen Wagen zu verstärken. Grosse Reisegruppen ohne den zusätzlichen Einsatz von Bussen auf der Strasse können gar nicht transportiert oder müssen sogar abgewiesen werden. Zudem gibt es an schönen Wochenenden in den Saisons immer wieder unangenehme Wartezeiten für die Reisenden. Diese Sachlage führte 1988 zu einem Ideenwettbewerb für die Neugestaltung der Steilrampe. Nach dem erstprämiierten Projekt wird die heutige Strecke zwischen Grafenort und Engelberg samt der Steilrampe Obermatt – Ghärst zu einem grossen Teil in einen 4030 m langen Tunnel längs der rechten Talflanke verlegt. Das Nordportal befindet sich 1416 m südlich der Station Grafenort, während das Südportal in das Gebiet «Boden», kurz vor Engelberg, zu liegen kommt. Die Steigung der Zahnstangenstrecke wird von 246‰ auf 105‰ herabgesetzt; die Strecke verkürzt sich um 354 m. Die neue Linienführung erhöht die Transportkapazität um das Drei- bis Vierfache. Die Fahrzeiten vermindern sich für die Bergfahrt um 3 3/4 Minuten und für die Talfahrt um 3 Minuten. Die Bauzeit bis zur Fertigstellung dürfte gut drei Jahre betragen. Die Gesamtkosten betragen gemäss Machbarkeitsstudie 68,1 Millionen Franken. Die technischen Möglichkeiten einer Sanierung der Steilrampe und deren finanzielle Auswirkungen sind zur Genüge bekannt. Die LSE hat den Weg aufgezeigt, wie man den «Flaschenhals» ausmerzen kann. Unzählige Vorsprachen von Verwaltungsrat und Vertretern der beiden Kantone in den

Eidgenössischen Räten beim Bundesrat und beim zuständigen Bundesamt für Verkehr in Bern haben keinen Fortschritt gebracht. Dass die Steilrampe ohne massive finanzielle Beteiligung des Bundes nicht umgebaut werden kann, liegt auf der Hand. Für den Huckepackverkehr sind eineinhalb Milliarden Franken investiert worden. Für die Bahn 2000 und für die neue Alpentransversale werden in den nächsten Jahrzehnten weitere Milliardenbeträge bereitgestellt. Wohl deshalb und weil das Finanzloch beim Bund jedes Jahr atemraubend wächst, ist die Solidarität mit einer Randregion, die nicht in der Lage ist, ein für sie wirtschaftlich so entscheidendes Projekt aus eigener Kraft zu bewältigen, in einige Ferne gerückt.

30 Jahre in der Geschichte eines Bahnunternehmens sind eine kurze Spanne Zeit. Für die von ihr bediente Landesgegend aber ist sie von entscheidender Bedeutung. Die Bahnen und mit ihr auch die LSE werden auch an der Jahrhundertwende mit Sicherheit das umweltfreundlichste Massen-Transportmittel bleiben. Das verpflichtet. Am 5. Oktober 1998 wird die LSE die 100-Jahrfeier ihres Bestehens (StEB/LSE) begehen. Die Bahnbefürworter werden dann noch immer mit Genugtuung auf den richtigen Entscheid zurückblicken können. Die LSE wird deshalb die ihr zuge dachte Aufgabe für alle, die auf ihre guten Dienste angewiesen sind, im Rahmen der ihr zugestandenen finanziellen Mittel mit nicht erlahmendem Einsatz auch in Zukunft freudig erfüllen.

Josef Neuhaus