

Zeitschrift: Schweizer Schule
Herausgeber: Christlicher Lehrer- und Erzieherverein der Schweiz
Band: 46 (1959)
Heft: 11

Artikel: Stansstad-Engelberg-Bahn : Rückblick und Ausblick
Autor: Neuhaus, J.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-533917>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 10.06.2025

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

kurzem die Rechnung für die empfangenen Summen ins reine zu bringen suchen und sie Ihnen ein-senden... Die Schwierigkeiten, mitten unter den Arbeiten zu lehren, mindern sich täglich, und die Kinder gewöhnen sich nach und nach an Regelmäßigkeit und Anstrengung. Wie schwer aber dies bei einzelnen schlecht erzogenen Bergbewohnern zu erzielen sei, fühlen Sie selbst...» (19. April.)

Umgekehrt der Kommissär Truttmann: «... Sein durch Leiden verstimmter Charakter, seine durch das Alter erzeugte Schwäche, seine Vernachlässigung alles Äußern und andere Fehler machten, daß die edle Anstalt gleich bei ihrem ersten Entstehen schon ihren wohltätigen Zweck verfehlte und jeder einsichtsvollere Mensch den guten Pestalozzi an jedem andern als diesem Platz wünschte...»

An Franziska von Hallwil schrieb dagegen Pestalozzi: «Es geht, es geht in allen Teilen, ich lösche die Schande meines Lebens aus, die Tugend meiner Jugend erneuert sich wieder. Wie ein Mensch, der tagelang im Moder und im Kot bis an den Hals versunken seinen Tode nahe und die Vollendung seiner dringendsten Reife vereitelt sieht, also lebte ich viele Jahre, viele Jahre in der Verzweiflung und im Regen meines unbeschreiblichen Elends; ich hätte der ganzen Welt nur ins Gesicht speien mögen, woran konnte ich mich mehr halten? Aber jetzt sehe und fühle ich mich wieder außer meinem Kot, ich sehe und fühle mein Schicksal mit dem Schicksal anderer Menschen gleich, bin selbst wieder ein Mensch und versöhne mich so gerne mit meinem Geschlechte... Trinket auf meine Errettung, auf mein Werk, auf meine Bekehrung.»

«Ich hatte nichts, ich hatte keine Haushaltung, keine Freunde, keine Dienste um mich, ich hatte nur meine Kinder. Waren sie gesund, ich stand in ihrer Mitte; waren sie krank, ich stand an ihrer Seite. Ich schlief in ihrer Mitte. Ich war am Abend der letzte, der ins Bett ging, am Morgen der erste, der aufstand... Meine Kinder freuten sich zu lernen, und das, was sie konnten, andere zu lehren. So hatte ich schnell unter meinen Kindern selbst meine Gehilfen und Mitarbeiter,» (An Geßner.)

Aber die helvetischen Beamten, seine ehemaligen Freunde, haben nicht die gleichen Augen. Unter dem Vorwand, es gebe wieder Krieg, schicken sie den Waisenvater einfach fort. Zschokke am 7. Juni 99, abends, an das Direktorium: «Bei den gegenwärtigen Umständen, bei der Notwendigkeit, Kasernen, Spitäler usw. zu besitzen, ersuchte ich den

Bürger Pestalozzi, einstweilen sein Waisenhaus zu suspendieren... Diese Maßregel war von mir keine Willkürlichkeit, sondern Notwendigkeit...»

Pestalozzi gab noch etwa 3000 Franken, die ihm zum voraus zugekommen waren, ab und wanderte naßen Auges, nicht gen Aarau, nein, über den Brünig nach Bern, nach Gurnigel.

«Denke dir das alles, denke dir mein Herz und meinen Willen, meine Arbeit und mein Scheitern, mein Unglück und das Zittern meiner zerrütteten Nerven und – mein Verstummen. So, Freund, war ich im Zeitpunkt meines Scheidens von Stans.»

Schon zehn Tage, nachdem sie den Waisenvater verabschiedet hatten, eröffneten die Beamten die Anstalt wieder; Bürger von Matt übernahm die Leitung, und nach Aarau flog ein begeisterter Bericht.

Pestalozzi nannte später seine Stanser Zeit «die höchsten Segenstage seines Lebens». «Ehe die Frühlingssonne den Schnee unserer Berge schmelzte, kannte man meine Kinder nicht mehr. Mir waren diese Engelaugen höchster Lebensgenuß.» «In Stans und Burgdorf ging mir eine neue Lebenssonne auf.» «Freund, kannst du's glauben? Die größte Herzlichkeit für mein Werk fand ich bei den Kapuzinern und Klosterfrauen.» «Die, von denen ich am meisten erhoffte, waren so sehr in politischen Interessen vergraben, daß diese Kleinigkeit ihnen nicht bedeutend sein konnte» (an Geßner).

Wie falsch redeten jene, die später sagten die Altgesinnten in Nidwalden hätten den Protestant Pestalozzi fortgeärgert!

Stansstad-Engelberg-Bahn – Rückblick und Ausblick

Direktor Jos. Neuhaus, Stansstad

Die Pläne für den Bau einer Eisenbahn von Stansstad nach Engelberg gehen zurück bis in die achtziger Jahre des vorigen Jahrhunderts. Seit dem Jahre 1858 wurde Stansstad durch die *Schiffskurse* auf dem Vier-

waldstättersee mit der Stadt Luzern verbunden. Ab Stansstad besorgten *Pferdeposten* den Verkehr nach dem damals schon bekannten Kurort Engelberg. Als Ersatz der Pferdeposten wurde vorerst eine *normalspurige Eisenbahn mit Dampfbetrieb* zwischen Stansstad und Engelberg vorgesehen. Da sich die Verhandlungen um die Erteilung einer Konzession verzögerten, wurde vorerst im Jahre 1893 eine *elektrische Straßenbahn* zwischen Stansstad und Stans als Anschluß an die im gleichen Jahre eröffnete Stanserhorn-Bahn in Betrieb gesetzt. Im Jahre 1897 konnte endlich mit dem Bau einer elektrischen Schmalspurbahn von Stansstad nach Engelberg begonnen werden. Im Herbst 1898 wurde bereits der Betrieb eröffnet. Die Stansstad–Engelberg-Bahn war somit eine der ersten elektrischen Bahnen in der Schweiz. Eine Fahrt von Stansstad nach Engelberg dauerte zwei Stunden, nach heutigen Begriffen eine sehr lange Reisedauer. Damals jedoch bedeutete die Bahneröffnung für das ganze Tal eine bedeutende Errungenschaft und eine wesentliche Verkürzung der Reisezeit gegenüber derjenigen der Pferdeposten.

Seither sind nun über sechzig Jahre verflossen. Im Laufe dieser Zeit haben verschiedene Eisenbahnprojekte, die die Stansstad–Engelberg-Bahn durch die Schiene mit dem übrigen Eisenbahnnetz der Schweiz zu verbinden suchten, die Gemüter zum Teil stark erregt. Daraus geht hervor, daß diese Bestrebungen ebenso alt sind wie die Stansstad–Engelberg-Bahn selbst.

Am 20. Januar 1959 ist die Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung zu einem Bundesbeschluß über die technische Erneuerung der Stansstad–Engelberg-Bahn und über den Bau einer Verbindungsbahn zwischen Stansstad und Hergiswil erschienen. Am 18. Juni 1959 hat der Ständerat wie schon vorher der Nationalrat dieser Vorlage zugestimmt, womit das Ende eines jahrzehntelangen Leidensweges endlich zur Tatsache wurde.

Das *neue technische Projekt* geht davon aus, durch den *Bau der Verbindungsbahn* die Brüniglinie der Bundesbahnen von der Station Hergiswil aus mit der Stansstad–Engelberg-Bahn zu verbinden und dadurch eine *direkte schmalspurige Bahnverbindung zwischen Luzern und Engelberg* zu schaffen. Die Acheregg wird mit einer Brücke überfahren und ein 1800 Meter langer Tunnel wird durch den berühmten Lopper direkt zur Station Hergiswil führen. Die Tunnelprofile sind so bemessen, daß der Transport von Normalbahnwagen auf Rollschemeln möglich ist. Zum techni-

schen Projekt gehört aber auch der *Ausbau der bestehenden Stammstrecke Stansstad–Engelberg*. Viele Kurven werden gestreckt, so daß diese mit voller Streckengeschwindigkeit durchfahren werden können. Ferner erfolgt die Erneuerung und Verstärkung des Oberbaues für eine maximale Streckengeschwindigkeit von 75 km/h. Die Zahnstange zwischen Obermatt und Gherst wird vollständig erneuert und in Lage und Festigkeit derjenigen der Brünigbahn angepaßt. Gleich wie bei der projektierten Fahrleitungsanlage der Verbindungsbahn mit einer Betriebsspannung von 15 kV (SBB-Spannung) kommt auch für die Stammstrecke Stansstad–Engelberg eine gewichtsnachgespannte Fahrleitung in Vielfachaufhängung in Frage.

Von ganz besonderer Bedeutung ist die *Erneuerung des Rollmaterials*. Die maximale Fahrgeschwindigkeit wird von 40 auf 75 km/h erhöht. Dies erlaubt die weitere Verwendung der vorhandenen Drehstrom-Motorwagen, der fünf Berglokomotiven sowie der sechs zweiachsigen Personenanhängewagen nicht mehr. Bei allen vierachsigen Fahrzeugen sind die Drehgestelle veraltet und für die neue Höchstgeschwindigkeit weder geeignet noch brauchbar.

Zur Vermeidung von unnötigen Manövern, speziell im Bahnhof Luzern und in der Station Engelberg, und um das Triebfahrzeug auf der Bergstrecke immer talseitig eingereiht zu haben, sind als Zugseinheiten *Pendelzüge* vorgesehen. Sämtliche Pendelzugkompositionen der Stansstad–Engelberg-Bahn und deren Einzelfahrzeuge sind für den Verkehr zwischen Luzern und Engelberg und für die allfällige Einreihung oder Kupplung mit Fahrzeugen oder Zügen der Brünigbahn vorgesehen. Spezielle Triebfahrzeuge für die Zahnstangenstrecke Obermatt–Gherst fallen dahin. Vorläufig sollen fünf Pendelkompositionen angeschafft werden. Jeder Pendelzug setzt sich zusammen aus dem Triebwagen, dem als Personenwagen ausgebildeten Mittelwagen und dem Steuerwagen. Das totale Platzangebot jeder dreiteiligen Pendelkomposition umfaßt 178 Sitz- und minimal 42 Stehplätze. 19 Sitzplätze 1. Klasse sind im Steuerwagen untergebracht. Diese neuen Pendelzüge erlauben die Führung von Zügen mit einem Zugsgewicht von 125 Tonnen auf der Adhäsionsstrecke Hergiswil–Obermatt mit einer Geschwindigkeit bis zu 75 km/h, und mit einem Zugsgewicht von 88 Tonnen auf der Zahnstangenstrecke und je nach Belastung mit einer Geschwindigkeit von 12 bis 17 km/h. Besondere Berglokomotiven zur Beförderung

auf der Steilrampe sind nicht mehr notwendig. Die Pendelzüge können von Hergiswil oder Luzern direkt nach Engelberg fahren.

Die *entscheidenden Vorteile des Projekts* sind leicht erkennbar. Heute beträgt die Reisezeit zwischen Luzern und Engelberg im günstigsten Falle 120 Minuten. Der Reisende muß in Luzern entweder ins Schiff umsteigen, von dort nach Stansstad fahren und dann in die Stansstad-Engelberg-Bahn umsteigen, oder er nimmt bis Hergiswil die Brünigbahn, steigt in Hergiswil ins Postauto um, mit dem er bis Stansstad oder Stans fährt, um von dort aus die Stansstad-Engelberg-Bahn zu benutzen. Dazu kommt, daß die Maximalgeschwindigkeit der heutigen Bahn nur 40 km/h beträgt und daß die 50 Personen fassenden Motorwagen von Schublokomotiven die 250 Promille Steigung aufweisende Steilrampe Obermatt-Gherst hinaufgeschoben werden müssen, wobei für die 1400 Meter lange Strecke 20 Minuten benötigt werden. In Zukunft werden die oben erwähnten Pendelzüge direkt zwischen Luzern und Engelberg verkehren, die ganze Strecke in 50 Minuten zurücklegen, auf der Adhäsionsstrecke maximal 75 km/h fahren und für die Steilrampe mit 220 Personen nur noch 7 Minuten benötigen.

Beim *Personenverkehr* wird der Mußverkehr zunehmen. Infolge der schnellen Verbindungen wird es der werktätigen Bevölkerung ermöglicht, auswärts ihrer

Arbeit nachzugehen, was bei der schmalen Existenzgrundlage Ob- und Nidwaldens von größter Bedeutung ist. In weit größerem Ausmaß wird der Wintersport-, Sommerausflugs- und Wochenendverkehr zunehmen. Es gibt nach dem Bau der Verbindungsbahn kaum ein idealeres Ausflugszentrum für den Sommer- und den Wintersport in der Zentralschweiz, welches zum Beispiel von Zürich, Basel, Olten oder Luzern aus in so kurzer Zeit und so billig erreicht werden kann.

Im *Güterverkehr* werden Nidwalden und Engelberg endlich an den durchgehenden Wagenladungsverkehr mit seinen für Industrie, Handel und Gewerbe günstigen Bedingungen angeschlossen.

Alle diese Vorteile werden Mehrverkehr und damit auch spürbare Mehreinnahmen bringen. Andererseits wird eine viel rationellere und damit wesentlich billigere Betriebsführung möglich sein.

Die *Verbesserung der Wirtschaftlichkeit* der neuen Bahn ist deshalb einwandfrei gegeben. Aber sie ist auch verkehrstechnisch, verkehrspolitisch und wirtschaftlich vorteilhaft, so daß eine Verbesserung der betriebswirtschaftlichen Verhältnisse eintreten wird.

Möge dereinst die neue und an das Netz der Brünigbahn angeschlossene Luzern-Engelberg-Bahn dem ganzen Kanton Nidwalden wie auch Engelberg den so lange ersehnten wirtschaftlichen Aufschwung bringen.

Himmelserscheinungen im Oktober

Sonne. Weiter wandert die Sonne südwärts auf ihrer Spirale von 40 Grad Kulminationshöhe auf 29 Grad und verkürzt dabei den Tagbogen um 1 Stunde 36 Minuten. Am Monatsende wird Sonnenuntergang um 17.13 sein, das heißt die Sonne passiert um diese Zeit den mathematischen Horizont. Die Angaben des Dämmerungsendes, wie man sie in Kalendern findet, beziehen sich auf die Zeit, da die Sonne 18 Grad unter den Horizont (gemeint ist wieder der mathematische) gesunken ist (astronomische

Dämmerung). Zu diesem Zeitpunkt sind alle von Auge sichtbaren Sterne zu erkennen. Ende Oktober wird dies bereits um $\frac{1}{4}$ vor 6 Uhr abends der Fall sein. Am 2. Oktober findet eine Sonnenfinsternis statt, die in einer rund 100 km breiten Zone quer über Atlantik und Afrika hinweg total und in den benachbarten Gebieten partiell sein wird. In der Schweiz wird die Finsternis mit einer Phase von zirka 0,33 sichtbar sein; das bedeutet, daß $\frac{1}{3}$ des Sonnendurchmessers durch den Mond verdeckt sein wird.

Umschau

Finsternisbeginn ist in Luzern um 12.15, Finsternisende um 14.13. Weiter westlich treten die Erscheinungen einige Minuten früher, weiter östlich etwas später auf. Die Beobachtung soll nur mit sorgfältig geschwärzten Gläsern (Kerzenruß) erfolgen!

Die Totalitätszone wird u.a. die Kanarischen Inseln berühren, Gebiete, die ihres milden Klimas und ihres fast ständig guten Wetters wegen berühmt sind. Verschiedene Expeditionen werden diese 'Glücklichen Inseln' vor dem 2. Okto-