

Zeitschrift: Nidwaldner Kalender
Herausgeber: Nidwaldner Kalender
Band: 145 (2004)

Artikel: Verkehrssanierung in Nidwalden
Autor: Frank, Oskar
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1033864>

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: 26.11.2024

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

Verkehrssanierung in Nidwalden

Von Oskar Frank

Denkwürdige Landsgemeinde, weitreichende Folgen

Wohl kaum ein Landsgemeinde Beschluss veränderte Nidwalden stärker, als die Annahme der "Gesetzesvorlagen über die Finanzierung und die Durchführung der Sanierung der Stansstad-Engelberg-Bahn mit Anschluss an das Netz der SBB und den Neubau der Hauptstrasse Nr. 4 im Abschnitt Kantonsgrenze Luzern bis Stansstad". Am letzten April-Sonntag 1954 konnten die über zwanzig Jahre alten Stimmbürger (Stimmbürgerinnen gab es erst ab 1972) endlich ihrem Willen Ausdruck geben, die Lösung der prekären Verkehrsverhältnisse in unserem Kanton an die Hand zu nehmen.

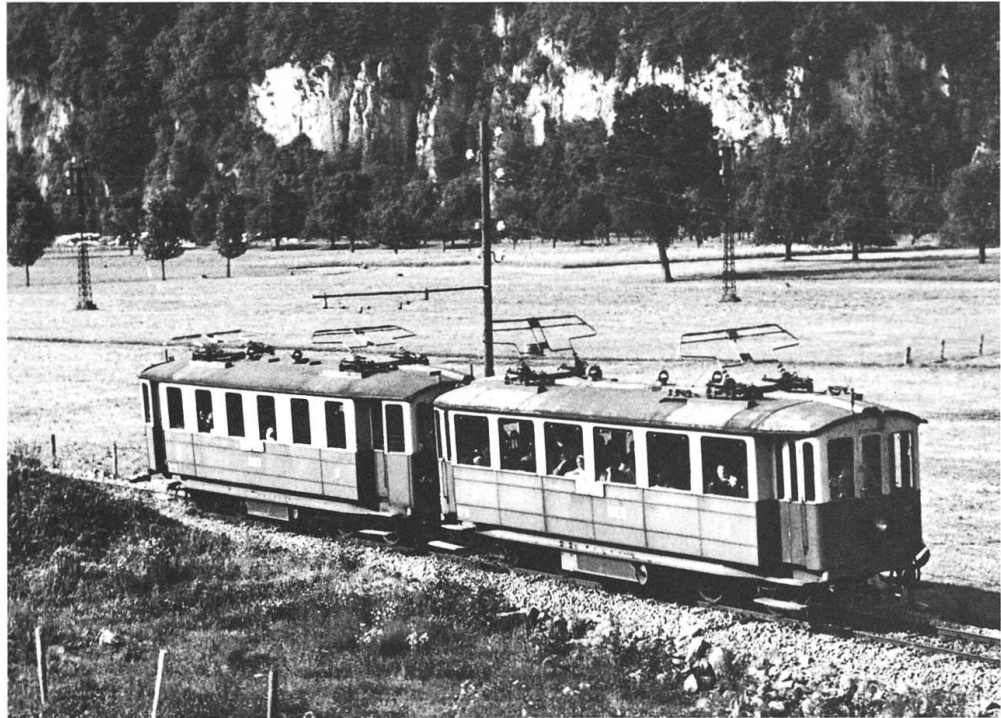
Schon der Titel des Gesetzes verkündet das ganze Programm, mit dem man der damaligen Verkehrsmisere zu Leibe rücken wollte, und er zeigt auch auf, dass eigentlich zwei Probleme zu bewältigen waren: Die Sanierung der Stansstad-Engelberg-Bahn (StEB) und die Erbauung der

Hauptstrasse Nr. 4 (wie die N2 damals noch hiess) im Abschnitt Luzerner Kantonsgrenze–Stansstad. Beides waren Knacknüsse von bedeutendem Umfang und beide durchlebten je eine eigene Geschichte. Betrachten wir zuerst den Werdegang der StEB.

Seit 1858 die ersten Dampfschiffe in Stansstad anlegten, sprach man immer wieder über Bahnprojekte, die Engelberg mit Stansstad verbinden sollten. 1890 vergab man beispielsweise eine Konzession für eine dampfbetriebene Bahn mit "amerikanischen" Wagen. Die 2,5 Millionen Franken für die Baukosten konnten aber nicht aufgetrieben werden. Dank der Unterstützung eines Bankenkonsortiums gelang es am 27. Januar 1897, in Luzern eine neue Bahngesellschaft (die StEB) zu gründen. Dieses Konsortium trieb ein zu 20% liberiertes Aktien- und ein Obligationenkapital in gleicher Höhe auf. Unverzüglich schloss die neue Gesellschaft mit der Firma Locher & Cie. in Zürich einen definitiven Bauvertrag ab. Diese Firma verpflichtete sich darin zur Lieferung und Ausführung von Plänen, Unterbau, Oberbau,



Klappbrücke bei Grünenwald, vor Engelberg.



StEB-Triebwagen:
Doppeltraktion (ca. 1950).

hydraulischen und elektrischen Einrichtungen und Rollmaterial um die Pauschalsumme von Fr. 1 255 000.–. Locher vergab den elektrischen Teil im Unterakkord der Firma Brown, Boveri und Cie., und das Bereitstellen des Rollmaterials an die Schweiz. Lokomotivenfabrik in Winterthur und an die Schweiz. Industriegesellschaft in Neuhausen. Innert 14 Monaten wurde die Bahnanlage erstellt, und statt Lokomotiven "Automobilwagen" nach englischer Bauart bestellt. Am 5. Oktober 1898 nahm die StEB ihren Betrieb als eine der damals modernsten Bahnen der Schweiz auf; sie hatte von Beginn an einen elektrischen Antrieb! Den Strom bezog sie vom eigens in der Obermatt erbauten Kraftwerk.

Die Trasseführung der Stansstad–Engelbergbahn

Eigentlich wollte die Bahnleitung anfänglich zwischen Stansstad und Stans das Trasse der kurz zuvor gegründeten Strassenbahngesellschaft Stansstad–Stans mitbenutzen. Der Regierungsrat bewilligte aber auf der Strasse keine Transporte von über zwei Metern Breite. So musste die neue Bahn zwischen Stansstad und Stans ein eigenes Geleise legen.

Die Streckenführung für die 22,518 km lange Bahnstrecke begann im Bahnhof Stansstad gleich bei der Schiffstation. Ausserhalb des Dorfes kreuzte sie Strasse und Strassenbahn. Das erforderte wegen der verschiedenen Stromsysteme eine besondere Stromleitungskreuzung. Bis Dallenwil glitt die Bahn dem linken Ufer der Engelberger Aa entlang, und überquerte diese hernach auf einer 35 m langen Fachwerkbrücke, um nachher bis oberhalb Grafenort den Fluss am rechten Ufer entlang zu begleiten. Mit einer Fahrgeschwindigkeit von anfänglich 20 km/h, später 25 km/h, befuhr sie die Flachstrecke bis Grafenort. (Bei diesem Tempo erstaunt es nicht, dass ein gelenkiger Mann wie der Wilderer Adolf Scheuber seinerzeit aus dem fahrenden Zug flüchten konnte.) Die Geschwindigkeit konnte nach dem Einbau von stärkeren Motoren und von Druckluftbremsen auf 40 km/h gesteigert werden, bei Talfahrt sogar auf sagenhafte 50 km/h. Bereits die geringe Steigung zwischen Grafenort und Obermatt war für die Adhäsionsbahn zu stark, man musste die Anhängewagen abkoppeln. Zwischen Grafenort und Obermatt begann die Steigung der Adhäsionsstrecke zwischen 25–50% zuzunehmen. Von Obermatt bis Ghärst erhielt jeder Triebwagen eine Schiebelokomotive mit auf die Zahnradstrecke. Mit einem Tempo von 5,5 km/h quälten sich die Kompositionen die

1492 m lange Bergstrecke hinauf; anno 1930 kam der einzige Motorwagen in Betrieb, der die Zahnstange aus eigener Kraft mit 8,5 km/h bis zum Ghärst bewältigen konnte. Bis Ghärst wurde eine Steigung von 250‰ überwunden. Danach konnte die Bahn auf einer nicht über 25‰ ansteigenden Adhäsionsstrecke bis Engelberg nochmals zeigen wie schnell sie war.

Beim Gasthaus Grünenwald konnte bis 1962 ein Unikum bestaunt werden, das sonst nirgends anzutreffen war. Das Strassentrasse lag dort etwas höher als jenes der Bahn. Dadurch bestand die Gefahr, dass von der geschotterten Strasse Steine auf die Zahnstange der Bahn geraten konnten (asphaltierte Strassen gab es damals noch nicht). Deshalb führte man die Strasse auf einer Klappbrücke etwas höher über das Bahntrasse. Bei jeder Bahndurchfahrt mussten per Handkurbel die beiden dreiecksförmigen Segmente geöffnet werden, über welche die Strasse führte. Gleichzeitig senkte sich die Fahrleitung auf 4,5 m über die Schienenoberkante.

Fortan verband also eine Bahn den bekannten Luft- und Molkenkurort Engelberg mit Stansstad. Das bedeutete einen grossen Fortschritt gegenüber den bisherigen Kutschen- und Fuhrwerktransporten auf der 1826 erbauten Engelbergerstrasse. (Seit 1873 fuhren sogar eidgenössische Pferdepostwagen nach Engelberg.)

Auf und ab in der Entwicklung

Die StEB entsprach wirklich einem Bedürfnis. Sie beförderte im letzten Quartal 1898 schon 10'238 Reisende und 950 Tonnen Gepäck und Güter. Die höchste Jahresfrequenz wurde im letzten Kriegsjahr 1945 mit 488'492 Personen- und 15'546 Tonnen Güter- und Gepäcktransporten erreicht. Wie schon erwähnt, war ja die StEB von Anfang an nicht mit dem Schienennetz der SBB mit der übrigen Schweiz verbunden. So übernahmen die Schiffe der Dampfschiffgesellschaft des Vierwaldstättersees (DGV) sowohl den Personen- wie auch den Gütertransport. Der Personentransport stellte kein eigentliches Problem dar, ausser dass die Passagiere in Luzern und Stansstad umsteigen mussten. Für den Güterumschlag bestand in

Stansstad eine Krananlage, unter die seeseits mit Schiffen und landseits auf einem Verladegleis mit Güterwagen der StEB eingefahren werden konnte. In Luzern übernahmen Trajektschiffe beladene Normalspurwagen um mit ihnen in Stansstad unter die Verladeanlage der StEB zu fahren. So gelangten die Güter von der normalspurigen Bahn auf die schmalspurigen Schemmelwagen der StEB und umgekehrt. Dieser Verlad wurde mit dem Aufkommen des motorisierten Strassenverkehrs zu umständlich.

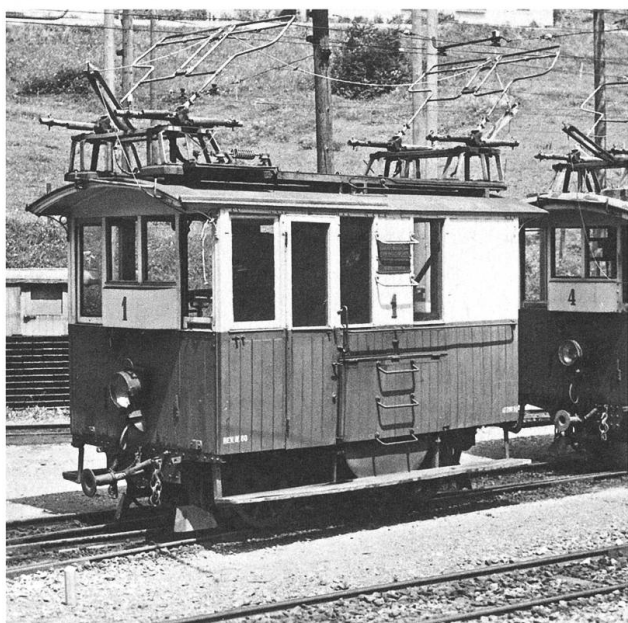
Nach dem Ausbruch des Zweiten Weltkrieges begannen für die StEB magere Jahre, während denen sie von der Substanz leben musste. Bis zum letzten vollen Betriebsjahr im Jahre 1963 sank der Güterverkehr bis auf 6'170 Tonnen, während 1962 mit 449'873 transportierten Personen das beste Nachkriegsergebnis erzielt werden konnte.

Schon früher hatten Pläne für eine direkte Schienenverbindung Hergiswil–Grafenort bestanden, wurden aber nie realisiert. Nachdem die StEB den Betrieb aufgenommen hatten, fand man es logisch, sie mit dem ebenfalls meterspurigen Gleis der Brünigbahn in Hergiswil zu verbinden. Und wirklich tauchte 1908 ein Projekt für eine Schmalspurbahn Luzern–Hergiswil–Stans–Beckenried–Flüelen auf. Auch diese Bahn blieb unverwirklicht, wie andere Projekte, die um diese Zeit herum kurze Zeit von sich reden machten. Aber die Notwendigkeit, die StEB leistungsfähiger zu machen und an die SBB anzuschliessen, wurde immer dringender. Aus eigenen Mitteln konnte das die Bahn nicht schaffen. Das Aktienkapital lag in Privatbesitz und warf schon seit Jahren keine Dividenden mehr ab. Ähnlich verhielt es sich bei der Obligationenanleihe; sie wurde wohl verzinst, konnte aber bei Fälligkeit 1954 nicht zurückbezahlt werden und ab da blieben auch die Zinszahlungen aus. Die Bahngesellschaft wünschte deshalb, die Obligationen in Aktien umzuwandeln. Dazu mochten sich aber die Obligationäre nicht einverstanden erklären. Sie verlangten beim Bundesgericht die Zwangsliquidation des Unternehmens. Sie witterten offenbar Morgenluft, seit 1954 Nidwalden, Obwalden und Engelberg sich bereit erklärten, für die technische Sanierung einer neuen Bahn aufzukommen.

Die grosse Stunde der Ersparniskasse Nidwalden

Das Bundesgericht schützte das Begehren für die Zwangsliquidation, setzte ein Dreiergremium ein, welches die Schätzungswerte (Steigerung zum Weiterbetrieb oder Steigerung zum Abbruch) festzulegen hatte und ernannte den Luzerner Rechtsanwalt Dr. Kurt Sidler zum Masserverwalter. Sowohl die Nidwaldner wie auch die Obwaldner-Regierung, wollten das Schlimmste verhindern. Sie versuchten auf dem Verhandlungsweg mit der Zürcher Hauptobligationärengruppe einen Nachlassvertrag auf der Basis von 40% auszuhandeln. Diese Bemühungen waren vergebens, so dass die Regierungen auf weitere Verhandlungen verzichteten und vorerst die Steigerungsbedingungen und das Gutachten über die Schätzungswerte abwarten wollten.

Aber es gab immer noch Leute und vor allem einheimische Banken, die versuchten, aus eigenem Antrieb an die Obligationäre in Zürich heran zu kommen. Der Ersparniskasse Nidwalden (EKN) mit Verwalter Hermann Villiger an der Spitze gelang es, wegen ihrer guten Beziehungen zu der Bank J. Vontobel, mit der Hauptobligationärs-Gruppe in Zürich zu einem Abkommen zu gelangen, nach welchem die EKN für 805'000 Fr. Obligationen der StEB zum börsenmässigen Kurs von 50% samt den bezüglichen Liquidationsakten übernahm. Später konnte sie noch ein weiteres

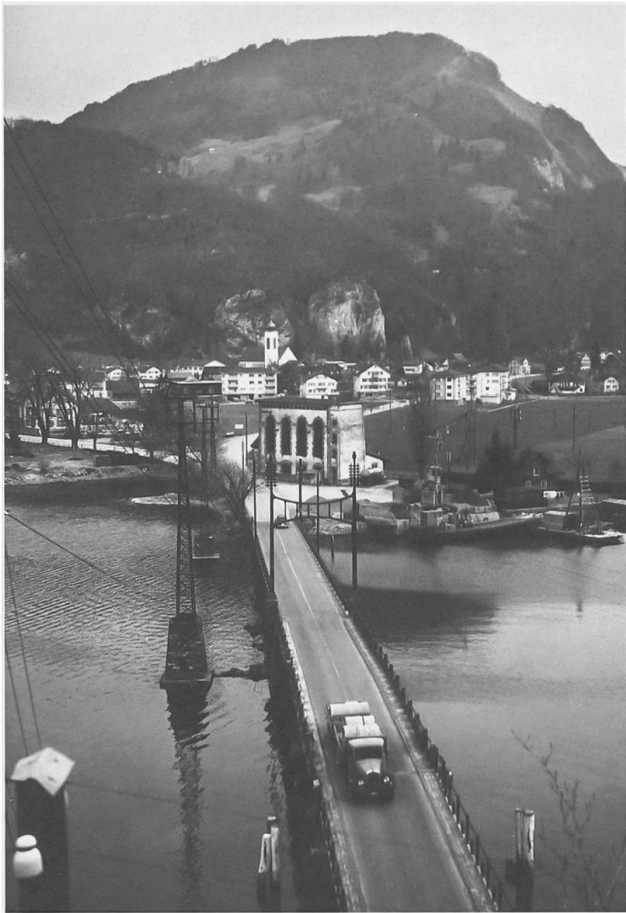


StEB-Berglokomotive.

Obligationenpaket zu ca. 100'000.– Fr. kaufen. Da das gesamte Obligationenkapital 1,6 Millionen Franken betrug, war also die EKN durch den persönlichen Einsatz ihres Verwalters Hermann Villiger in den Besitz der Obligationenmehrheit gekommen. Dadurch konnte die Zwangsliquidation der StEB abgewendet werden. Eine neue Generalversammlung beschloss, das Stammkapital gänzlich abzuschreiben und das Prioritätskapital entsprechend herabzusetzen. Gleichzeitig stimmte die Generalversammlung einer Neuemission des AK in der Höhe von 740'000 Franken zu und stellte dessen Zeichnung und Liberierung durch die Regierungen Nid- und Obwalden fest. Mit der Genehmigung des Nachlassvertrages durch das Bundesgericht am 27. November 1958 war die Liquidationsphase abgeschlossen und die nun finanziell abgesicherte Bahn konnte sich wie Phönix aus der Asche erheben.

Es geht vorwärts

Die bundesrätliche Botschaft vom 20.1.1959 über die technische Erneuerung der StEB und über den Bau des Verbindungsstückes zwischen Stansstad und Hergiswil gemäss der 1956 erteilten Konzession löste hierzulande eine Riesenfreude aus. Andererseits weckte sie im schweizerischen Blätterwald und bei vielen Politikern Widerstände, nachdem bereits eine Konzessionsbotschaft für eine Automobillösung vorsah. Der Bundesbeitrag an den Bahnbau von 14,667 Millionen Franken wurde vom Eidgenössischen Parlament am 5.3.1959 ganz eindeutig bewilligt. Beide Räte lieferten sich noch ein Geplänkel darüber, ob das nun ein einfacher oder ein allgemein verbindlicher Beschluss sei. (Der dem Referendum unterstellt werden könnte). Nachdem auch der Ständerat am 18.6.1959 die Ansicht des Nationalrates teilte, wurde der Bundesbeschluss rechtskräftig. Die Kantone Nid- und Obwalden hatten ihre Beitragsbeschlüsse ja bereits am 27.4.1958 (NW), respektive am 9.5.1954 (OW) gefasst, nun war die Ampel für die technische Sanierung auf Grün gestellt.



Alte Lopperbrücke, in Betrieb bis 1964.

Der Neubau der Kantonsstrasse Nr. 4 als Teil des Ganzen

An der Landsgemeinde 1954 wurde ja auch die Sanierung der prekären Strassenverhältnisse in unserem Kanton beschlossen. Das bedeutete die "Öffnung des Tores nach Norden", wie man damals pathetisch schrieb. Wie desolat der Verkehrsfluss auf unseren Kantonsstrassen mit der schon damals als galoppierend empfundenen Zunahme des motorisierten Verkehrs wirklich war, können sich nur noch diejenigen vorstellen, die es selber erlebt haben. Schon die Voraussetzungen waren nicht die besten. Die Ausbaunormalien der Kantonsstrassen entsprachen noch den Verhältnissen des 19. Jahrhunderts. Viele von ihnen wiesen lediglich eine geteerte Oberfläche auf und der Unterbau bestand an einst riedigen Orten aus weisstannenen Ästen, Bergschotter und einem Teerbelag. (Strasse Stans–Ennetbürgen). Geteert wurde bei uns seit den 30er Jahren. Ein paar Arbeiter warfen mit Schaufeln in weitem Schwung Split über den Bergschotter und andere begossen

ihn aus normalen, mit einem breitfächerigen Ausguss versehenen Spritzkannen. Der Nachschub lagerte in einem Teerfass, welches sie auf einem grossen Handwagen mit sich zogen. Nur die Lopperstrasse war seit ihrem 1861/62 erfolgtem Bau mit Katzenkopf Steinen gepflästert. Sie wurde später ebenfalls geteert.

Die Lopperstrasse wies aber noch andere Eigenheiten auf. In beide Fahrtrichtungen wartete am Acheregg die einstige Drehbrücke auf die eiligen Fahrer. Bei jeder Schiffdurchfahrt musste sie weggedreht werden. Bis sie wieder in ihrer ursprünglichen Position war, vergingen jeweils einige Minuten. Am Dorfausgang von Hergiswil versperrte eine Barriere der Brüniglinie die flüssige Fahrt und schon in Ennetthorw waltete eine weitere Barrierenfrau ihres Amtes! Als Dessert durften dann noch die verstopften Strassen von Horw und Luzern durchschlichen werden.

Aber schon lange bevor sie sich bis zum Acheregg vorgearbeitet hatten, mussten sich die "automobilisierten" Sonntagsausflügler in Geduld üben. Von Engelberg her ergoss sich ein unablässiger Strom Richtung Kreuzstrasse, die Autos stauten sich auf der alten Strasse bis weit hinter Dallenwil, wo sich auch noch die sportlichen Besucher des Gummen in den Verkehr einfädelteten. Ein paar Schlaue hielten schon beim Gigirank auf Stans zu, andere erst bei der alten Kaserne in Wil. Diese trafen dann beim Wilrank wieder auf diejenigen, die schon beim Gigi "abkürzten", aber erst, nachdem beide Parteien je einen läutenden und blinkenden Bahnübergang der StEB passiert hatten. Da gab es aber noch jene, die dem Klewengebiet den Vorzug gaben. Sie stauten sich von der Fadenbrücke bis zur Kreuzstrasse und versuchten, sich dort in den verbliebenen Engelberger Strom einzufädeln. Gemeinsam gings in recht stockendem Kolonnenverkehr nach Stans. Dort konnte es schon passieren, dass beim Breitenhaus kein Durchkommen war, weil die StEB den Vortritt hatte. (Der umtriebige Gottlieb Scheuber machte bei der Neuplanung den Vorschlag, den Bahnverkehr durch Stans unterirdisch abzuwickeln, erlitt aber mit seiner weitsichtigen Idee an der Gemeindeversammlung eine gehörige Abfuhr). Anschliessend gabs auf dem Dorfplatz die grosse Vereinigung mit denen vom Engelbergertal. Die "Vereinigten" rollten nun Stossstange

Stau an der Stansstaderstrasse nach dem Karliplatz.



an Stossstange zum Karliplatz, um festzustellen, dass dort schon jene Zufahrt in die Stansstaderstrasse begehrt, die vom Brünig über Obwalden und Allweg nach Hause wollten, und dabei glaubten, sie seien mit dieser Routenwahl besser bedient. Beim Chäslager sorgte bereits der nächste Bahnübergang für besinnliche Pausen. Wer sich endlich bis zum Acheregg vorgearbeitet hatte, wurde von einem Polizist in die grosse und fast unbewegliche Brünigschlange eingewiesen. Von da gings im Stil von Sisyphus weiter auf der weiter oben beschriebenen Strecke. Man kann sich heute noch leicht vorstellen, wie gut die Bahn-Anschlüsse in Hergiswil oder Luzern erreicht werden konnten, wenn das Postauto sich in diesem Chaos fortbewegen musste. Damals war das Dampfschiff nach Luzern noch eine echte Alternative!

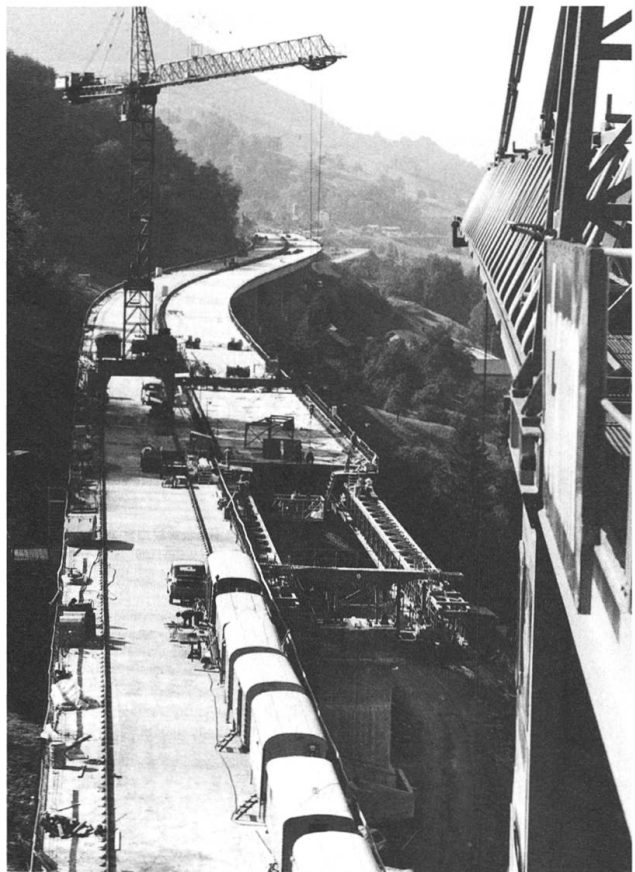
Der Wunsch nach Verbesserungen

Es ist sicher verständlich, dass bei solchen Verhältnissen der Wunsch nach Verbesserung übermächtig war. Die schon länger gehörten Ideen, wonach der Ländersee mit einer richtig neuen Autostrasse umfahren werden sollte, sprang wieder in verschiedenen Köpfen herum: Frage, ob das auf der linken oder der rechten Seite des Sees geschehen sollte, wurde je nach Herkunftsort der Diskussionsteilnehmer sehr kontrovers angegangen. Pläne zu einer "Linksufrigaute" tauchten schon im Februarheft "Autostrassen" 1939 auf. Als die Europäische Wirtschaftskommission am 30.6.1951 das internationale Hauptstrassennetz in Europa – die E-Strassen – festlegte, und dabei festhielt, dass die E 9 in der Schweiz der Linie Basel–Luzern–Hergiswil

Stans–Aldorf–Gotthard–Chiasso folgen sollte, glaubten nicht alle, dass das verbindlich sein könnte. Die Geister schieden sich in verschiedenen Vorschlägen: Gotthard, Mont Blanc, Grosser St. Bernhard, Simplon und Bernardino wurden als mögliche Alpenübergänge, respektive Alpendurchstiche genannt. Bis das Nationalstrassengesetz 1960 in Kraft trat, machten sich vermutlich noch alle Parteien Hoffnungen. Zwar bekam die Linksufrige schon seit längerer Zeit die immer besseren Karten, die andern Projekte stellten sich je länger je mehr als utopische Träume einiger Lokalpolitiker heraus. Als die Luzerner 1954 das erste Autobahnstück Ennethorw–Luzern eröffneten, war die Frage "links oder rechts" eigentlich geklärt.

Bahn nur bei Taxausgleich?

Der absolute Höhepunkt in den hiesigen Diskussionen wurde wohl erreicht, als Landrat und Regierung von Nidwalden sich anschickten, dem Landvolk die eingangs erwähnten Vorlagen zu einer Verkehrssanierung vorzulegen. Wie meistens bei grossen Würfeln, glaubten einige, es sei zu teuer, andere zweifelten am Nutzen. Man glaubte, es reiche, die bisherigen Strassen etwas auszubauen, es sei schade um das ebene, landwirtschaftlich so gut nutzbare Land; man währte die Existenz der Bauernsamen am Abgrund. Die Bewohner des Engelbergertales wären mit einer Sanierung der StEB bereits befriedigt gewesen, während die Einwohner der Seegemeinden Ennetbürgen, Buochs, Beckenried und Emmetten eher mit der Autobahn liebäugelten. Auf der Frontseite des "Unterwaldner" Nr. 4 /1954 entgegnete ein mit "K" zeichnender Schreiber einem in der "NZZ" erschienenen Artikel, der sich über die "Strassenführung Luzern–Acheregg und die Linksufrige" ausliess unter anderem: "Es hat sich in letzter Zeit allerdings erwiesen, dass bei der Finanzierung der Bahn gewisse Schwierigkeiten auftraten, während die Reife des Strassenbaus offenbar etwas weiter vorangeschritten ist. Damit aber läuft man Gefahr, dass die Strasse am Lopper vor der Bahn gebaut wird, und es ist gleichzeitig nicht ausgeschlossen, dass damit die Bahn



Bau des Lehnenviaduktes, Beckenried (E9 Hamburg–Rom).

ins Wasser fällt. ...Damit auch der Bahnsanierung besser zum Durchbruch verholfen werden kann, ist auch eine Vereinheitlichung der Streckentarife ins Auge zu fassen. Denn es ist begreiflich, dass Buochs und Beckenried kein Interesse haben, eventuelle Defizite der sanierten Bahn zu tragen und gleichzeitig den teuren Autobus benützen zu müssen. Eine Angleichung der Autobustarife an die Bahntarife ist daher das zweckmässigste Mittel, um den ganzen Kanton für die Bahnsanierung zu gewinnen." Der damalige Buochser Landrat Eduard Achermann (Änerbärg Edi) reichte am 6.2.1954 mit siebzehn Mitunterzeichnern aus den Seegemeinden eine Interpellation ein, in der auf die schlechte Verkehrsanbindung der Seegemeinden hingewiesen wurde. Insbesondere rügte er: "Leider sind die Fahrpreise mit dem Postauto aber recht hoch, so dass die Bevölkerung entschieden benachteiligt ist gegen Orte, die an einer Bahn liegen..." Der Regierungsrat liess sich reichlich Zeit für seine Antwort. Erst am 29.12.1955 (also nach fast zwei Jahren) führte er unter anderem aus: "...Besonders die hohen Fahrpreise werden zu Recht immer wieder kriti-

siert,..." Ratsherr Achermann erklärte sich von der Antwort nur teilweise befriedigt, und fragte, warum man nicht endlich "energisch" (bei der PTT?) vorstellig werde, "...um eine Reduktion der hohen Postautotarife zu erreichen?" Er erinnerte sich offenbar noch zu gut daran, wie die Regierung immer, wenn sie beim Preisen der Vorzüge einer Bahn gegenüber einem Busbetrieb, nie vergass zu erwähnen, dass man den bisherigen Bahnkunden nicht zumuten könne, plötzlich höhere Tarife zu bezahlen.

Nachdem aber an der Landsgemeinde beide Projekte genehm waren, will sich seit ebenfalls fünfzig Jahren niemand mehr an den Speck erinnern, der seinerzeit den Stimmbürgern der Seegemeinden durchs Maul gezogen wurde. Lediglich obige Zeilen versuchen, ihn wieder ans Tageslicht zu bringen, obwohl er schon längst von den Maden gefressen wurde. Und auch diese paar Sätze werden vermutlich in Kürze ungehört zum Moder der Geschichte gehören.

Die Landsgemeinde rückt näher

Wie meistens, wenn Innerschweizer ein grosses Werk planten, rauschte es im Schweizer Blätterwald. Ungefragt wurden Ratschläge zu Hauf

erteilt. Das könne nicht gut kommen, man solle die Finger davon lassen, die Bahn sei einzustellen da stark defizitgefährdet. Die Strasse, ja, die sei am Ende noch etwas Positives. Auf ihr liesse sich anstelle der Bahn ein weit rentablerer Busbetrieb betreiben. Der Touring Club der Schweiz war gänzlich gegen die Bahn, um wie er hoffte, wenigstens die Strasse zu bekommen.

Der Nidwaldner Landrat stellte sich mehrheitlich auf den Standpunkt, dass Bahn und Strasse zusammen ein Projekt bilden sollten. Deshalb sollten die Stimmbürger für oder gegen das Ganze abstimmen können. Der Regierungsrat war in sich zerstritten. Einige teilten zwar die Meinung des Landrates, schätzten aber die Gefahr eine Neins offenbar als gross ein, und in diesem Falle hätte man nur einen Scherbenhaufen. Aber mehrheitlich waren sie der gleichen Meinung wie die Ratsherren. Einige der Regierungsräte wollten vorerst nur eine Bahnsanierung und stellten sich deshalb gegen den Kredit für ein Gesamtprojekt. An der Landratssitzung vom 6.2.1954 fuhren sich beide Parteien deswegen ordentlich in die Parade. Bis zur nächsten Landratsitzung raufte sich der Regierungsrat aber insofern zusammen, dass sie sich nun dafür aussprachen, dieses Jahr nur die Bahnsanierung vor die Landsgemeinde zu bringen und das Gesetz über den Strassenneubau um ein Jahr zu verschieben. Diese neue



StEB-Gramper bei Oberdorf
(ca. 1920).

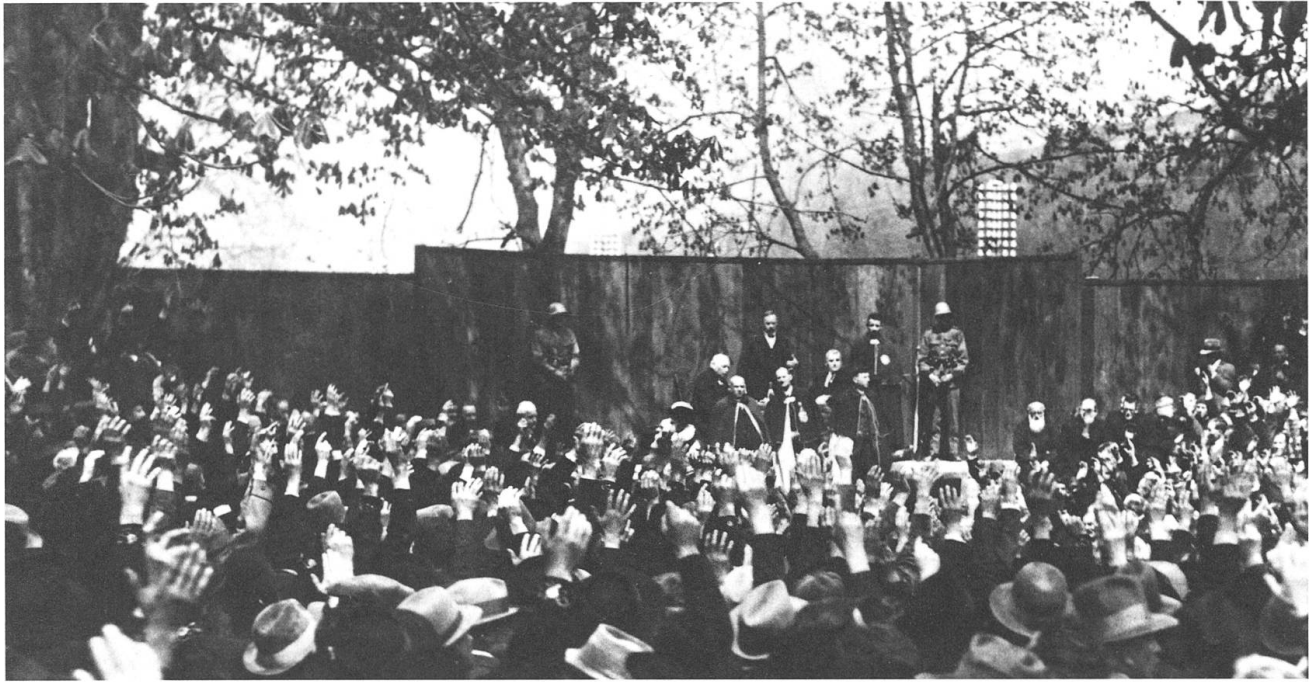
Situation löste bei den Landräten doch etwelches Erstaunen aus. Die Angst, dass die Seegemeinden in diesem Falle ausscheren könnten war plötzlich wieder präsent. Das Parlament liess sich aber nicht erweichen, es formulierte die Erlasse so, dass nur beide Vorlagen zusammen angenommen oder verworfen werden konnten. Die Herren der Regierung fanden den "Schlungg", indem sie im Einvernehmen mit dem Landratsbüro rechtzeitig auf die Landsgemeinde einen eigenen Vorschlag einbrachten. Sie trennten die beiden Geschäfte voneinander. So kamen beide an die gleiche Landsgemeinde, aber das Volk konnte nach Lust und Laune zum einen Ja sagen und das andere verwerfen, alles verwerfen oder aber alles annehmen. In einem dritten Antrag wurde noch die Finanzierung geregelt. Der Landrat zog auf Veranlassung seines Büros seine eigene Vorlage vom 6.2.54 wieder zurück. Nun musste das Volk in Wil nur noch über die Intentionen der Regierung befinden.

Auch die Obwaldner spielten eine wichtige Rolle

Die Engelberger erlebten hautnah, wie der Niedergang des Bähnchens den Tourismus in ihrem Dorf bedrohte, bereits mussten einige Hotels abgebrochen werden. Eine Bahnsanierung war für sie lebenswichtig. Sie gründeten ein Aktionskomitee unter dem Vorsitz von Kantonsratspräsident Alexander Höchli. Dieses lud auf den 4.4.1954 ganz Engelberg und alles, was in Ob- und Nidwalden Rang und Namen hatte zu einer Orientierungsversammlung im Hochtal ein. Sie erklärten den Leidensweg der letzten 15 Jahre bis zum heutigen Projekt. Es wurde darauf hingewiesen, dass die meisten Privatbahnsanierungen der letzten Jahre solche finanzieller Art waren. Die Sanierung der StEB sei aber technisch bedingt. Der Bund habe 1951 einen Beitrag von 5,5 Millionen Franken gesprochen, unter der Bedingung, dass die beiden Kantone Nid- und Obwalden auch gleich viel dazu beisteuerten. Man war sich auf Grund eines Gutachtens einig geworden, dass Nidwalden 61,4%, oder 3'337'000.– Franken und Obwalden 38,6% oder 2'123'000.– Franken

an dieses Vorhaben bezahlen sollen. Das seien die zu erwartenden Kosten für die Stammstrecke Stansstad–Engelberg. Was das Verbindungsstück Stansstad–Hergiswil anbelange, ohne dessen Verwirklichung eine Sanierung wertlos sei, stütze man sich auf Art. 23 Ziffer 1 der Bundesverfassung. Danach könne der Bund öffentliche Werke auf Bundeskosten errichten, wenn sie im Interesse der Eidgenossenschaft oder eines grossen Teils derselben seien. Dafür sei die Bundesversammlung zuständig und man hoffe zuversichtlich, dass diese dem berechtigten Begehren zustimmen werde. Man wandte sich vehement gegen jene Kreise, die ihr Heil in der Einführung einer Autobuslinie Luzern–Engelberg sähen. Eine solche könne eine gute Verbindung bei Schnee oder in Stosszeiten nicht gewährleisten, die Rentabilität sei fraglich, eine neue Taxerhöhung sicher, auch sonst seien verschiedene Probleme nicht gelöst und der jetzt aufkommende Autoverkehr würde die Linie behindern. Man rief beidseits des Kernwaldes zur Solidarität auf und die Regierungsräte beider Kantone gelobten, sich je an ihrer Landsgemeinde mit allen Kräften für das Werk einzusetzen. Der Talamann von Engelberg rief seine Mitbürger dazu auf, an der Extratalgemeinde ein überzeugtes Ja in die Urne zu legen für die 300'000.– Franken, die Engelberg freiwillig an die Sanierung leisten wolle.

Es war unbedingt erforderlich, dass auch die sechs Gemeinden des alten Obwaldner Kantons teils am gleichen Strick zogen und zwar in die gleiche Richtung. Im andern Falle wäre eine Bahnsanierung für lange Zeit unmöglich geworden. Aber die Engelberger gingen schon Wochen vor der Landsgemeinde mit dem gutem Beispiel voran. An ihrer Extra-Talgemeinde vom 11. April beschlossen sie einmütig, aus freien Stücken die für sie hohe Summe von Fr. 300'000.– an die Bahnsanierung zu bezahlen. Die sechs Gemeinden des alten Kantonsteiles zogen an der Urnenabstimmung vom 9. Mai nach, und stimmten der regierungsrätlichen Vorlage mit 2965 Ja gegen 689 Nein zu. (Zum Abstimmungsdatum ist zu bemerken, dass zu der Zeit Obwalden nur Wahlgeschäfte an der Landsgemeinde erledigte. Sachgeschäfte wurden lediglich beraten und vierzehn Tage später an der Urne entschieden.)



Landsgemeinde.

Der entscheidende Tag

Alle Gruppierungen, die pro oder contra nochmals ihre Meinung kund tun wollten, benutzten die letzten Tage vor der Landsgemeinde gut. Der "Unterwaldner" fasste es am Samstag vorher zusammen: "Die Schweiz blickt auf das Engelbergertal" und rief unter dem Titel "Nidwaldner, jetzt oder nie..." in einem flammenden Aufruf die Stimmbürger auf, für die ganze Verkehrsanieuerung zu stimmen. Es gehe nicht um Schiene oder Strasse, sondern um Alles oder Nichts. In gleicher Art liess sich das "Nidwaldner Volksblatt" vernehmen.

Zur Landsgemeinde selbst kann im "Nidwaldner Volksblatt" vom 28.4.1954 nachgelesen werden: "So voll besetzt ist der Ring zu Wil an der Aa schon lange nicht mehr gewesen wie heuer am Weissen Sonntag. Bis hinauf an die alten, noch zaghaft aus dem Winterschlaf aufwachenden Kastanienbäume standen die Mannen und nahmen teil an den recht schicksalsschweren Verhandlungen der Landsgemeinde 1954. (Anwesende Stimmbürger ca. 4'000.)

Das Resultat sei gleich vorweg genommen: Jubel und Klugheit! Jubel über die Bahnvorlage und Klugheit im Hinblick auf die kommende Strasse. Das eine, erstere, warf ein scharfes Schlaglicht auf die prekären Verkehrsverhältnisse des kleinen

Gebirgskantons und war eine freudvolle Demonstration und eine machtvolle Willenskundgebung zugunsten einer existentiellen Lösung der bestehenden Fragen. Das andere, das Zustandekommen der Strassenvorlage, war nichts anderes als ein Akt der Klugheit. Das Nidwaldnervolk, dem so gern Starrköpfigkeit, ja sogar das Fehlen des Sinnes für Realpolitik vorgeworfen wird, hat hier eine Einsicht in zeitgemässe Forderungen gezeigt und kluge Überlegungen getan, die mancher staatspolitischen Entscheidung als Vorbild dienen könnte..."

Bei der Bahn meldete sich ein Einziger zu Wort, er war dafür. Das Mehr der Abstimmung war einstimmig.

Die Strassenvorlage blieb sehr umstritten. Den Gegnern konnte jeweils gut geantwortet werden. Aber einer von ihnen habe es vermutlich fertig gebracht, dass der Appetit an einer gefreuten und wirksamen Opposition zugrunde gegangen sei, lässt sich der Redaktor des "Volchsblettli" vernehmen. Zum Schluss holte Baudirektor Remigi Joller zu einem letzten Schlag aus. Er war ein begnadeter Rethoriker, sprach jeweils ohne Manuskript, verwandte wenig Zahlen. Er malte gleichsam einprägsame Bilder. Seine Rede und die Einsicht, für eine gute Sache einzustehen, verhalfen der Strassenvorlage zu einem überwältigenden Sieg.

In der übrigen Schweiz war die Verblüffung gross. Einige rieben sich vermutlich die Augen, weil sie ihre aus der Sonderbundszeit stammenden Vorurteile uns gegenüber revidieren mussten.

Freude herrscht

Nach dem erfreulichen Ausgang der Landsgemeinde in einem Ausmass, auf welches man vorher kaum zu hoffen wagte, war die Freude beim Landvolk riesengross. Und als Obwalden zwei Wochen nachher der Bahn in ebenso überzeugender Manier zustimmte, wurde in Engelberg eine Feier abgehalten, die es in sich hatte. Die Engelberger beflaggten ihre Häuser, emsige Hände schmückten die Strassenzüge in den Landesfarben. Die Honorabilitäten von Nid- und Obwalden versammelten sich mit jenen von Engelberg, der Abt des Klosters liess sich durch den Grosskellner vertreten. Um 20.30 Uhr formierte sich ein Fackelzug beim Gemeindehaus. Mit der Feldmusik voran bewegte sich dieser durch die Hauptstrasse zum Bahnhof und zurück zum Hotel Engelberg, wo sich die Offiziellen versammelten. Rede folgte auf Rede. Kein Gremium das nicht zu Worte kam. Man gab seiner Freude Ausdruck und darüber, dass beide Kantone ein grosses Ziel erreichten. Die angeblich alten Schweizer Tugenden wurden beschworen und die Zukunft in den rosigen Farben geschildert.

Vor der Ernte die Saat

Nun konnten die Pläne, die das Kantonsingenieurbüro schon zwischen 1951 bis 1953 ausgearbeitet hatte, hervorgenommen werden. Anfänglich waren viele logistische Vorarbeiten zu erledigen. Land musste gekauft oder abgetauscht werden, Häuser wurden abgerissen bevor die schweren Baumaschinen auffahren konnten. Aus Italien kamen Bauarbeiter, für die es eigentlich an Unterkünften fehlte. Viele von ihnen wurden in menschenunwürdige und überbelegte "Behausungen" gepfercht. Von der Presse aufgedeckt, wurden solche Zustände von der Polizei verfolgt.

Italienische Muratori erstellten Stützmauern, Bach-Tieferlegungen, Strassenabsenkungen, Autobahn-, Strassen-, und Bahnbrücken und bewegten riesige Erdmassen. Die hiesigen Baugeschäfte erlebten goldene Zeiten.

Im Frühjahr 1961 konnte das erste Autobahn-teilstück bis zu den ehemaligen Standorten der Restaurants Engel und Schlüssel in Hergiswil eröffnet werden. Und auf der ganzen Strecke wurde gebaut was das Zeug hielt. Caissons als Fundamente für Stützpfiler entstanden, Lehengerüste für Brücken und Viadukte wuchsen in schönster Zimmermann-Manier in die Höhe und im Lopper sprengten Mineure im Schichtbetrieb Autobahn- und Bahntunnels durch nicht immer guten Fels.

In der Zwischenzeit hatte ein anderer Baudirektor sein Amt angetreten, der legendäre August Albrecht, der später für Nidwalden in den Nationalrat gewählt wurde. Auch er war ein blendender Redner, ein gewandter Verhandler und konnte seine Begeisterungsfähigkeit mühelos auf ein Team übertragen. Das grosse Werk wuchs und wuchs, wohl nicht immer wie geplant. Aber alle Widrigkeiten, Hangrutschungen oder schlechtes Wetter wurden überwunden. Bei jeder Etappe wurde gefeiert und alle freuten sich wie das



Bohrmaschine im Loppertunnel.



grosse Ziel näher kam. Anders verhielt es sich "ausserherum". In Zürich riefen grosse Plakate den Politikern in Erinnerung: "Das kleine Nidwalden baut Autobahnen, und wir?"... Bei uns aber stiegen bei jeder eröffneten Etappe die Baulandpreise. Manch einer musste so seinen Traum vom eigenen Häuschen begraben.

Als die Autobahn die Kreuzstrasse erreichte, dachte manch einer: "So, jetzt könnt ihr aufhören, wir sind ja jetzt erschlossen". Aber nichts da! Das Strassenband frass sich weiter über Buochs nach Beckenried. Am Seelisbergstollen wurde schon länger gearbeitet und für das Lehnenviadukt vor dem Stollen wuchs das Lehrengerüst, der Weg nach dem sonnigen Süden konnte bald eröffnet werden.

Der Wunsch des Mannes von der Strasse war also erfüllt worden: Der ewige-Verkehrsstau schien beseitigt. Sogar die einstige StEB, die jetzt LSE hiess, verkehrte seit dem 19.12.1964 reibungslos. Ausser diesen bestanden aber noch weitere. Die Touristiker und die Transporteure hofften und wünschten, ja sie forderten! Weder wusste man genau, bei was und wie sich jetzt Änderungen einstellen würden, weder war man sich präzise bewusst, wie man sich darauf einstellen sollte. Es schien klar, dass die Zukunft wirtschaftlichen Erfolg ins Land bringen würde, aber wie sollte man sich verhalten, um nicht von der Entwicklung überrollt zu werden?

Der Kanton erarbeitete sich ein touristisches Leitbild, teilte den Kanton in verschiedenen nutzbare

Flächen ein und brachte dadurch die Gemeinden in Zugzwang. Auch sie mussten ihre Zonenpläne und Baureglemente anpassen. Nidwalden wollte nicht zum architektonischen und planerischen Abfallkübel Europas werden. Wenn man heute vielerorts die verschiedenen Bausünden und lieblos hingemotzten Bauwerke sieht, kann man nicht glauben, dass da immer die Liebe zur Umgebung oder die Bemühung um Harmonie am Reissbrett gestanden haben, schon eher Unvermögen und Habgier.

Ja und die Autobahn? Nun, wenn man heute vielleicht einiges ein bisschen anders machen würde, sie brachte uns doch die Möglichkeit, schnell nach Norden und Süden irgendwo hinzukommen. Aber die täglichen Staus vor Luzern und die endlosen Lastwagenkolonnen vor dem Gotthard vergraulen einem bereits ein unbekümmertes Fahren. Gegenwärtig spricht man von einer zweiten Gotthard-Röhre und man baut an der NEAT, die den Warentransport einmal weitgehend übernehmen soll.

Immerhin, man darf konstatieren, dass wir die ersten waren, die nach Bern melden konnten: Autobahnbau beendet!

Quellen: Landsgemeindeprotokoll, Landratsprotokolle, Regierungsratsprotokolle; Festschrift "75 Jahre Bahnen im Engelbergertal" von a.Dir. Josef Neuhaus, Nachdruck im "Nidwaldner Volksblatt"; Nidwaldner Volksblatt, diverse; Unterwaldner, diverse; Nidwaldner Kalender, diverse.