

Jungfernfahrt mit Verspätung

Der offizielle Eröffnungszug der Luzern—Stans—Engelberg-Bahn erlitt am Samstag nach einer beispiellosen Triumphfahrt durch den Kanton Nidwalden kurz vor Engelberg einen einstündigen Unterbruch, da die Bremsen bei einem unvorhergesehenen Halt blockierten — Begeisterter Empfang auf allen Stationen des Engelberger Tales

Alle. Alles klappte zunächst ausgezeichnet an diesem dankwürdigen 19. Dezember, da der Nidwaldner Kantonshauptort endlich zu seinem SBB-Anschluss und Engelberg zur direkten Bahnverbindung mit Luzern kam. Pünktlich, wie es all den Ehrengästen der stolzen Eröffnungsfahrt auf numeriertem Programm verkündet worden war, setzte sich der rote Doppel-Fendelzug am Samstag um 10.02 Uhr auf Gleis 14 — am Brünigperson also — in Luzern in Bewegung, pünktlich erreichte man Hergiswil, Stansstad, Stans und die weiteren Stationen dieser Triumphfahrt durchs Engelberger Tal. Baudirektor Albrecht und der Direktor der Luzern—Stans—Engelberg-Bahn, Josef Neuhaus, waren überall Gegenstand besonders herzlicher Ovationen und wurden mit Geschenken und Blumen überhäuft.

Alles verlief also in schönster Harmonie — bis zwei Kilometer vor Engelberg. Da geschah nun das Mißgeschick: die lange Zugkomposition blieb in der weiten Kurve im «Boden» eine volle Stunde liegen, weil die Bremsen blockiert waren und wegen des Fehlens von genügend Druckluft einfach nicht mehr gelöst werden konnten.

Männiglich nahm dieses — für die Verantwortlichen zwar höchst ärgerliche — Intermezzo mit Humor hin, wobei es natürlich nicht an witzigen bis bialigen Sprüchen mangelte und die Bonmots am laufenden Band entstanden. «Luzern—Stans—Bode, Ahalt ohne Verroder», das war beispielsweise einer der prägnanten Sprüche, die im Zug zirkulierten. Unser K. L.-Mittearbeiter schildert unseren Lesern Ursache und Wirkung.

Noch ein einziger Schiffkurs nach Stansstad

Seeverbindung Kehraisen—Stansstad muß aufrecht erhalten bleiben

h. Mit der Betriebseröffnung der durchgehenden Luzern—Engelberg-Bahn ist der Schiffverkehr nach Stansstad im Winter praktisch überflüssig geworden. Wäre unsere Schifffahrtsgesellschaft nicht an die Konzession gebunden, die ihr die Verbindung zwischen Stansstad und Kehraisen vorschreibt, so würde die Stansstad Route im Winterhalbjahr überhaupt nicht mehr befahren. Jetzt verläßt ein kleines Motorboot («Rüti» oder «Neptun») Luzern täglich um 6.40 Uhr und erreicht Stansstad via Kehraisen-Dorf (auch St. Niklausen und Kastanienbaum werden nicht mehr bedient) um 7.20 Uhr. Dort bleibt es stationiert bis 12.45 Uhr, um seine Pflichtfahrt nach Kehraisen und zurück zu machen, bleibt dann wieder untätig bis 18.10 Uhr liegen, um zu dieser Zeit erneut Kehraisen zu bedienen, von wo es via Stansstad um 19.27 Uhr wieder nach Luzern zurückkehrt. Die Passagiere auf diesen Fahrten wird man in der Regel an den Fingern abzählen können. Für die Schifffahrtsgesellschaft sind diese Pflichtkurse eine höchst unrentable Sache. Ein Autokurs Stansstad—Kehraisen, den sie gerne einführen hätte, würde ihr nicht als wirtschaftlich vertretbar. Die Schiffsbesatzung während der mehr als vierstündigen Pausen nicht untätig in Stansstad bleiben muß, wird sie per Bahn nach Luzern disloziert und auf andern Kursen eingesetzt. — Ab 29. Mai, wenn der Ausflugerverkehr beginnt, wird die Stansstad Route selbstverständlich wieder besser bedient.

kungen dieses unfreiwilligen Haltes, der den wartenden Engelbergern kalte Füße und auch manchen Schnupfen den Köchen des Hotels Bellevue Terminus, wo die Festgesellschaft um 13.30 Uhr zum Festessen eintreffen sollte, wahrscheinlich einigen Ärger, sonst aber keine schwerwiegenden Folgen brachte.

Ein Tag der Freude und Begeisterung

Wer noch nicht davon überzeugt gewesen wäre, daß dem Nidwaldner Volk seine Bahn eine Herzensangelegenheit ist, der wurde am Samstag eines Besseren belehrt. Denn so spontan, so von Herzen kommend, wie sich die Freude des ganzen Volkes bei der Durchfahrt und auf allen Stationen bei der Eröffnungsfahrt äußerte — so etwas war doch nur möglich, weil es hier die Erfüllung eines Wunsches zu feiern galt, auf den Nidwalden und natürlich auch Engelberg seit Jahrzehnten gewartet hatte. Würdig und gemessen ging es am Morgen nach halb zehn im Bahnhof Luzern zu (über dessen Haupteingang blaue und rot-weiße Fahnen den Freudentag kündeten). Direktor Neuhaus machte unter den vielen schwarzgewandeten Prominenten selbst die Honneurs, die einen Ständerat, dort einen Nationalrat begrüßend. Und schließlich hieß er Bundespräsident Dr. h. c. Ludwig von Moos willkommen, der mit seiner Gemahlin erschienen war. Am blumen- und fahnen geschmückten Perron hatten außer der feierlich blenden Feldmusik Luzern auch der Nidwaldner und Obwaldner Verein mit Fahndelelegationen Aufstellung genommen, und munter wurden die Banner geschwenkt, als der leuchtend rote Zug pünktlich aus der Bahnhofhalle fuhr.

Ganz Hergiswil auf den Beinen

War schon die Anteilnahme der Luzerner Bevölkerung bei der Durchfahrt des Eröffnungszuges ungewöhnlich groß, so bereitete Hergiswil als erste Nidwaldner Station den Gästen der Einweihungsfahrt einen überwältigenden Empfang. Überall am neuen schönen Bahnhof flatterten die Fahnen, der Marsch der in seiner historischen blau-weißen Uniform spielenden Regiments 78, und Gemeindepresident Albert Ramseyer hieß die Ehrengäste zu einem Trunk willkommen, während Baudirektor Albrecht den herzlichen Empfang und gleich auch noch den ihm vom Stationsvorstand überreichten — schon bald legendären — Besen verdankte (unsere Leser erinnern sich an das Bild mit dem Besen anlässlich der Inbetriebnahme der Lopper-Autobahn am 10. Dezember).

Schon ging's weiter, in den 1760 m langen Lopper-Tunnel hinein und in forschendem Tempo auf die Achergrubke hinaus. Nach einem kurzen Blick auf den von der Bise stark aufgeraubten See empfingen uns die Salutschüsse der Stansstadter aus einer von Mützen des Artillerievereins Nidwalden bedienten alten Kanone. Schulkinder schwenkten bei der Einfahrt in die neue, noch nicht ganz fertiggestellte Station ihre Fahnen, die Musikgesellschaft schmetterte einen lauten Willkommruß, und Gemeindepresident Walter Waser, Architekt, präsidierte die Bedeutung dieses Tages für das in starkem Aufschwung begriffene Stansstad, während die ersten Schneeflocken auf die Feiernden niederrieselten. Als kleines Intermezzo er-



Um sich die unprogrammgemäße Wartezeit am Bahnhof Engelberg zu verkürzen und sich etwas warmzuwickeln, improvisierten die Junoren des EHC Engelberg auf dem verwaisten Bahntrasse kurzerhand einen Eishockeyspiel.

Ein Transparent — dann stand er still

Eine Stunde Verspätung auf der Jungfernfahrt — die Folgen einer gutgemeinten Gratulationscouer

Ruhig und regelmäßig brummte die aus sechs schmalen neuen Wagen bestehende Pendelzugkomposition am Samstagmittag kurz nach 12.30 Uhr auf ihrer offiziellen Jungfernfahrt mit rund 300 gutgelaunten Ehrengästen auf den letzten Kilometern nach der Zahnrad-Bergstrecke «Ghiert» gegen Engelberg. Beim «Boden», in einer Schleife unmittelbar neben der Kantonsstraße Grafenort—Engelberg, hatten sich — wie überall auf der ganzen Fahrt zwischen Luzern und Engelberg — die Bewohner der umliegenden Häuser aufgestellt, um den Extrazug mit Winken und freudigem Lachen zu begrüßen. Die vom «Boden» wollten es aber offenbar besonders gut und originell machen und kamen dem Zug deshalb auf der Trasse lachend und mit Blumensträußen beladen entgegen. Ein paar junge Mädchen trugen ein Transparent mit Glückwünschen für die LSE, und neben ihnen tummelte sich ein Schifferhund fröhlich im Schnee, der zwischen den Schwellen lag. Der Lokomotivführer bremste und brachte den Zug zum Stehen, aber zwischen den Schwellen lag der Lokomotivführer ziemlich routiniert und mit dem gewohnten souveränen temperamentvollen Dank entgegen. Unterdessen geriet der Lokomotivführer langsam in helle Verzweiflung.

Unbemerkt hatte sich die Preßluft aus den wichtigen Verbindungsschläuchen zwischen der ersten und der zweiten Dreiergruppe der roten Passagierwagen davon gemacht. Dadurch wurden sofort sämtliche Bremsen des Zuges blockiert, und im dichten Schneegestöber stand der ganze Triumphzug mit allen erwartungsfrohen, hungrigen Gästen hilflos bockstall. Die Besatzung versuchte zwar fieberhaft, die fehlende Preßluft wieder herbeizuschaffen, aber man hatte schon vorher gewußt, daß just diese Preßluftmechanik der schwache Punkt der neuen Triebwagen war. Wegen der Zahnrad-Adhäsionsstrecke sind die neuen Pendelzüge zusätzlich mit einem neu entwickelten Bremsensystem ausgerüstet, wobei die angezogenen Bremsen nur durch Druckluft wieder gelöst werden können. Und dazu war im Kompressor nicht mehr genügend Druck vorhanden. — Was sollte man tun? Die Fenster herunternehmen, den Kopf ins Freie strecken und warten? — Warten bis 13.40 Uhr, als es endlich gelang, die zwei Dreierkompositionen voneinander zu trennen und wieder in Gang zu bringen.

Man darf wünschen, daß mit dieser etwas ärgerlichen, aber harmlosen Panne auf der Jungfernfahrt alle inkünftigen Mißgeschicke der LSE bereits vorweggenommen seien.

K. L.



Endlich war es doch soweit: Begrüßt von Fahndelelegationen, Chören und einer rassistigen Blasmusik erreichte der neue Zug zum erstenmal Engelberg.

hielt Baudirektor Albrecht hier nicht nur Blumen, sondern — hübsch verpackt — eine kleine Putzfrau aus Marzipan (die vorher vergessene Zugabe zum Besen!), welche er unter dem Kreuzfeuer der Fotografen sogleich verschlucken mußte.

Stans vollzählig aufmarschiert

Der Kantonshauptort hatte das Handicap des noch nicht einmal im Rohbau fertiggestellten neuen Stationsgebäudes durch einen Massenaufmarsch der Bevölkerung mehr als wettgemacht, die mit Jauchern, Musik und Böllerschüssen den historischen Moment feierte, da sie ans Netz der Bundesbahnen Anschluss erhielt. Die Stanser Jodelbuebe erfreuten die Gäste mit prächtigen Jodelliedern, die Feldmusik blies zügige Märsche, einige Jungtambouren legten einen kräftigen Trommelwirbel hin, und ein Dutzend Fahnen trug zu diesem überwältigenden Empfang. Gemeindepresident Bruno Leuthold hatte beinahe Gebärde, in dieser freudig bewegten Menge noch Gebärde zu seiner prägnanten Ansprache zu verschaffen. Mit einem trefflichen Seitenhieb auf den langwierigen «Krieg» um die Namensgebung der neuen Bahn (die zuerst ja nur Luzern—Engelberg-Bahn heißen sollte, wovon die Wagen auch beschriftet wurden) erklärte der Stanser Gemeindepresident, ihr Fest der

neuen Stationseinweihung werde längst verraucht sein, wenn dann endlich der letzte Wagen der LSE auch wirklich richtig beschriftet sein werde.

Origineller Empfang in Dallenwil

Schon rückte der Uhrzeiger gegen 11.30 Uhr, als der rote Zug an der neuen, etwas vom Dorf abliegenden Station in Dallenwil hielt. Man geht hier mit der Zeit, und so war zum Empfang auch ein Lautsprecher eingerichtet worden, über den sich nun Präsident Anton Christen namens der Fraktionen Oberdorf und Bären an die Gäste wandte und die Bedeutung der Station zugestanden sei. In einem ausgezeichneten, von einem Schüller dargebotenen Prolog wurde der schmucke Bahn der Gruß entboten und ihr bei ihrem «Chilling» nach Engelberg der Rat erteilt, sich nicht allzu sehr mit Obwalden einzulassen, «auch jagt's di einisch us de Schine». Ein prächtig gewandtes Storchpaar gratulierte Baudirektor Albrecht zur neuen Bahn, und auf einem weißen Tragkissen wurde dem Verwaltungsratspräsidenten der LSE eine kleine Lok überreicht. Als Erinnerung an die alte Maultierpost nach Niederriedbach hinauf war ein Esel mit gebasteten Poststücken aufmarschiert. Auch eine Gruppe aus Emmetten war erschienen, um ihre Glückwünsche zu überbringen.

Miszellen zwischen den Schwellen

Erlebtes und Erlauchtes von der Jungfernfahrt der Luzern—Engelberg-Bahn

Ein trüber Morgen, windig und kalt. Ein verschleierter Blick aus dem Fenster und ein unschlüssiger Blick in den Kleiderschrank: Mantel oder Jacke? Jacke, denke ich, wird genügen. Rasch einige Blätter Papier eingesteckt und dann nichts wie weg. Mich fröstelt. Wirklich noch kälter, als ich glaubte; also zurück zum Kleiderschrank, Tenuewechsel: Jetzt halt doch Mantel! Wieder weg. Am Bahnhof Luzern ist eine nach Hunderten zählende Menschenmenge zusammengeströmt. Auf dem abgesperrten Perron spielt bereits die Feldmusik. Die Einweihung der funkelneuen Luzern—Stans—Engelberg-Bahn kann beginnen. Ich dränge mich durch die Zuschauermenge und komme zur Absehung, an der zwei Bühnen die Einladungen sehen wollen. Ich greife in die Manteltasche. Nichts. Nochmals alle Manteltaschen durchsucht! Wieder nichts. Im Anzug? Keine Spur von dem begehrten Papier. Verloren? Kann doch nicht sein... Natürlich war es so: Die rechtzeitig zugestellte und ordnungsgemäß nummerierte Einladung zur Teilnahme an der von illustrier Prominenten begleiteten Jungfernfahrt der Luzern—Stans—Engelberg-Bahn war in meiner Jacke geblieben. Nun, dem Bühnenler an der Sperrre genüge auch der Pressausweis. Er sah nur flüchtig hin und ließ mich durch. Aber es blieb ein kribbeliges Gefühl: Ohne Legitimation einen Tag lang unter den sorgfältig ausgesiebten Ehrengästen zu zirkulieren...

Während der Feldmusikdirigent mit einer Hand den Taktstock über seiner tapferen Bläserchar schwingt und mit der anderen «Adieu» winkt, rollt der «Rote Pfeil Nidwaldens» langsam aus der Bahnhofhalle. Die Zuschauer winken auch, es winken Pöster und Bühnenler, es winken die Fräulein vom Auskunftsbluro, die für kurze Zeit des Dienst schwinden durften, es winkt selbst die Dame von der Bahnhofkassierin. Winken — mit Taschentüchern, Papierfächern oder einfach von Hand — begleitet uns auf der ganzen Fahrt von Station zu Station bis nach Engelberg hinauf. Im Moosmattquartier skizzen zur großen Überraschung der Fahrgäste Hunderte von Erwachsenen die Brühl-Linie. Fast alle Fenster von Haushaltungen, Büros und Betrieben sind von freudig winkenden Leuten besetzt. Die Schulkinder, welche soeben Pause haben (oder eine Stunde frei bekamen?) sind sogar klassenweise angelockt.

Hergiswil: Am Morgen haben sie dort ganz unter sich noch gleich den neuen Bahnhof eingeweiht und dann gleich auf den Ehrenzug gewartet. Blasmusik, Kinder, Hunderte von Neugierigen, — man spürt bereits: Heute bahnt sich in Nidwalden ein Volksfest den von seltenen Ausmaßen an. Kinder tragen Transparente, auf denen man emphatische Huldigungsgedichte liest, wie «Die schönste Bahn am schönsten See oder leicht anzügliche Texte wie «Ab heute Schluss — mit dem vollen Autobus». Im Anschluss an die Begrüßungssprache des Gemeindepäsidenten taucht der Stationsvorstand auf und überreicht dem Nidwaldner Baudirektor August Albrecht unter dem verständnisvollen Lachen von Gästen und Einheimischen einen bündergeschmückten Reisbesen. (Bekanntlich hat Regierungsrat Albrecht an der Nidwaldner Landsgemeinde 1962 erklärt, er frasse einen Besen samt der Putzfrau, wenn die LSE nicht bis 1963 fertig sei.)

Baudirektor Albrecht findet nun freilich, es wäre an der Zeit, dem Stationsvorstand als Dank für das sinnige Geschenk ein bißchen Arbeit abzunehmen. Verleitet vom angeborenen Charme des «Tagblatt»-Fotografen hebt er den Besen wie eine der bekannten Bahnhofsvorstandskellen zum Abfahrtsignal. Die meisten Gäste sind schon wieder im Zug, der Baudirektor schwenkt den Besen, der Lokomotivführer glaubt, es gelte ernst, drückt auf Pedal und der Zug fährt. Hals über Kopf stürzen sich Baudirektor, Fotograf, Ständesweibel und Nachzügler in den fahrenden Zug hinein, ein Weib wird am rotweißen Rocksaß nachgezogen, und schon schließt sich die automatische Tür. Zurück bleibt das hellaufluchende Hergiswiler Publikum... (womit wieder einmal bewiesen wäre, wie zäh sich Baudirektor Albrecht dagegen wehrt, Anschlüsse zu verpassen.)

Und dann ist es also passiert. Ueber die peinliche Panne des Extrazuges kurz vor der Einfahrt nach Engelberg berichten wir nebanen. Die Ehrengäste im Zug vertreiben sich die Zeit, sofern sie nicht schadenfrohe Bemerkungen fallen lassen, mit Plaudern und Werweilen. Ein Nidwaldner Regierungsrat hämisch zu seinem Obwaldner Amtskollegen: «Gleich, hätte ich mir nur Jäscharts mitgenommen...» Beschreibend meinte darauf der Obwaldner Magistrat: «Aber bitte schön, schließlich haben wir Obwaldner 20 Jahre lang auf die neue Bahn nach Engelberg warten müssen; da dürft ihr doch ruhig wenigstens eine Stunde Geduld haben.»

Geduld übten vor allem auch die Engelberger, welche mehr als eine Stunde — bis 13.50 Uhr — geduldig auf ihrem alten Bahnhof auf die Ankunft des Extrazuges warteten und mehrheitlich gar nicht wussten, was der Zugskomposition unterwegs zugestoßen war. Die Musikgesellschaft spielte zur Ablenkung der Menge ihr halbes Repertoire durch, die Soloelementen des Kollegias drehten in winterlicher Kälte singend eine Polonaise, und die im Sportdress marschierten Engelberger Eiskockeys improvisierten auf den Gleisen gleich einen Match, während die Trachtenleute in ihren Hirtenhelmen und Trachten kostümiert nicht schlecht froren. Aber schließlich sangen und musizierten sie dann doch alle aus Leibeskräften, als der erste Teil des nach dem Zwischenfall auseinandergeköpften Doppelzuges eintraf. Im großen — offenbar infolge irrtümlicher Weichenstellung — gar nicht auf dem Perron einfuhr, der für den Empfang vorbereitet war, sondern zwei Perrons weiter rechts...

K. L.

Treicheln in Wolfenschießen

Mühtiges Gebimmel einer Treichlergruppe hieß den Zug auf der nächsten Station, in Wolfenschießen willkommen, wo außerdem eine Gruppe von Fahnen-schwängern eine prächtige Demonstration dieses unwichtigen Brauchtums bot. Die roten Schweizer Fahnen und in der Mitte das einzige blaue Fahnenstück mit dem weißen Wolfskopf — das Wappen von Wol-