Zeitschrift: Heimatschutz = Patrimoine

Herausgeber: Schweizer Heimatschutz

Band: 109 (2014)

Heft: 1: 1964 : ein Blick zurück = 1964 : rétrospective

Artikel: Die Achereggbrücke, das Lopperviadukt und James Bond : LU 6789 = Le pont de l'Acheregg, le viaduc de Lopper et James Bond

Autor: Kunz, Gerold

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-392105

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: 07.01.2026

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

DIE ACHEREGGBRÜCKE, DAS LOPPERVIADUKT UND JAMES BOND

LU 6789

Als am 17. September 1964 in London der dritte Bond-Film «Goldfinger» Premiere feiert, sind die Fertigstellungsarbeiten bei der Achereggbrücke und am Lopperviadukt noch im Gang. Dennoch ist anzunehmen, dass Sean Connery am 11. Juli 1964 nach den Dreharbeiten in der Schweiz bereits über die neue Achereggbrücke von Stans zurück nach London fuhr.

Gerold Kunz, Architekt und Denkmalpfleger NW

Für seinen Einsatz in der Schweiz wird der mit rotierenden Nummernschildern ausgestattete Aston Martin des Geheimagenten James Bond auch mit der Nummer LU 6789 versehen. Das soll ihm erlauben, sich unerkannt auf den Schweizer Strassen zu bewegen. Sein waghalsiger Fahrstil lässt ihn aber nicht unerkannt bleiben. Schon bei der Überquerung des Furkapasses wird er von Tanja Mallet alias Tilly Masterson zu einer wilden Überholungsjagd verführt, die für die Widersacherin im Strassengraben endet. Bonds Wagen bleibt unbeschadet, aber das Cabrio der jungen Frau muss in der Garage Aurora in Andermatt repariert werden. In Realität ist es aber das Getriebe des Aston Martin, das repariert werden muss; die Passstrasse hatte dem Sportwagen während der Filmarbeiten arg zugesetzt.

Pilatus Flugzeugwerke als Filmkulisse

Mit «Goldfinger» legen die Produzenten Harry Saltzman und Cubby Broccoli den Grundstein für den Mythos «Bond». Nach «Dr. No» und «From Russia with Love» ist es die dritte Produktion. Mit Drehorten in Miami, Kentucky und Fort Knox legen sie den Film auf ein amerikanisches Publikum aus. Obwohl in Ian Flemmings Buchvorlage Genf die Schweizer Kulisse vorgibt, haben Regisseur Guy Hamilton und Produktionsassistent Frank Ernst das Furkagebiet und die Stanser Flugzeugwerke als Aufnahmeplätze bestimmt. Sie hielten sich schon vom 21. bis 23. Februar 1964 in der Innerschweiz auf, um nach idealen Drehorten zu suchen.

Für das Hauptquartier des Bösewichts, wo das im Fahrgestell eingebaute Gold geschmolzen und in Barren gegossen wird, suchen sie nach einer abgelegenen und versteckt liegenden Fabrikanlage. In Stans werden sie fündig. Hier stehen die 1939 gegründeten Pilatus Flugzeugwerke allein auf grüner Wiese, ideal für den Spionagefilm.

Nidwalden ist zu dieser Zeit ein stark ländlich geprägter Kanton. Bauten im Heimatstil zieren die Zufahrtsstrassen zu den Dörfern. Vielen dient das Gelände in Nidwalden als Freizeitraum, wovon zahlreiche Seilbahnen zeugen. Ihre Bedenken gegen den Flachdachbau der Maschinenfabrik der Gebrüder Schilter, Pioniere im landwirtschaftlichen Maschinenbau, begründet die Heimatschutzkommission noch 1961 damit, die harten Konturen würden nicht zur lieblichen Landschaft passen.

Im Juni 1964 hält sich die 30-köpfige Filmcrew in Andermatt auf, um die Szene am Furkapass zu drehen. Um von Andermatt nach Nidwalden zu gelangen, muss die Equipe mit der Fähre von Gersau nach Beckenried übersetzen. Nidwalden ist bis zu diesem Zeitpunkt einzig über die Achereggbrücke direkt mit dem Mittelland verbunden. Diese seit 1860 bestehende Wegverbindung hatte schon drei Brückenprojekte hinter sich, als in den frühen 1960er-Jahren mit einem Jahrhundertprojekt ein grosser Schritt zu einer umfassenden Verkehrssanierung unternommen wird.

An der Nidwaldner Landsgemeinde werden 1951 mit einem 10-Jahres-Strassenprogramm die Weichen für die Zukunft neu gestellt. Auch die Achereggbrücke soll einem Neubau weichen. Um kantonsinterne Interessenkonflikte zu umgehen, rücken nicht nur die Sanierung der Strasse, sondern auch jene der Bahn in den Fokus. Mit dem Bau der Autobahn durch Nidwalden wird 1958 begonnen. Erst 1980 finden die Arbeiten mit der Eröffnung des Seelisbergtunnels ihren Abschluss.

Nidwalden öffnet sich der Schweiz

1964 sind die Arbeiten an der Achereggbrücke abgeschlossen. Am 19. Dezember eröffnet die Luzern-Stans-Engelbergbahn LSE ihren Betrieb. Zuvor bestand in Nidwalden nur ab Stansstad eine Bahnverbindung nach Engelberg. Von der Brüniglinie, die durch Hergiswil führte, profitierten die Nidwaldner nur wenig. Mit dem neuen Anschluss an Luzern öffnet sich Nidwalden der Schweiz. Noch 20 Jahre zuvor wurden in Nidwalden die militärischen Anlagen ausgebaut: Der Zugang zum Réduit musste gesichert sein. Mit der neuen Achereggbrücke, die eine Öffnung bedeutet, vollzieht sich somit auch ein mentaler Wandel im Selbstverständnis des Kantons.

Bei der Gestaltung der Brücke und beim Entscheid zur Streckenführung hat auch der Schweizer Heimatschutz mitgewirkt. Mit dem Architekten Max Kopp steht der einflussreichste Bauberater des Heimatschutzes zur Begleitung dieser Bauaufgabe zur Verfügung. In Luzern aufgewachsen, ist Kopp mit den Gegebenheiten am Lopper bestens vertraut. Ihm wird von Robert Ruckli attestiert, dass er nicht nur konservierend, «sondern sich neben dem reinen Bewahren des Antlitzes der Heimat auch aktiv der Förderung einer den Zeitverhältnissen entsprechenden harmonischen Weiterentwicklung zum Ziel gesetzt hat».

Dabei sind die Herausforderungen einer optimalen Streckenführung nicht nur am Lopper gross. «Das Relief unseres Landes will es, dass alle Zugänge zu den geplanten Alpenpässen über die Ufer unserer berühmten Seen führen», gibt Robert Ruckli in Ausgabe 1/1961 der Zeitschrift *Heimatschutz/Patrimoine* zu

astonmartin.com

Mann, Auto und Berge: Sean Connery als James Bond mit seinem Aston Martin auf der Furkapass-Strasse
L'homme, la voiture et les montagnes: Sean Connery, dans le rôle de James Bond, et son Aston Martin sur la route du col de la Furka

bedenken. Und weiter: «An unseren Alpenrandseen gibt es kein Ausweichen, die Autostrasse muss über die steilen Felsufer geführt werden.»
Für den Viadukt am Lopper wurden Modelle und für die neue Achereggbrücke Studienaufträge durchgeführt. Die Integration der Infrastrukturbauten in diesem «klassischen Gebiet des Fremdenverkehrs», wie Ruckli die Landschaft am Vierwaldstättersee nannte, hatte für den Direktor des Eidgenössischen Amtes für Strassen- und Flussbau eine hohe Priorität. Eine Lösung mit auf Stützen geführten Fahrbahnen wurde einer Lösung mit am Hang abgetreppten Fahrebenen vorgezogen. Letztere hätte massive Stützmauern erfordert.
Bei der Wahl des Projekts der neuen Achereggbrücke war die Stellung, Form und Anzahl der Pfeiler massgebend. Die Jury beurteilte die Projektvorschläge vom Standort der Schifflände in Stansstad aus, also von jenem Ort, an dem bisher die Passagiere vom Schiff auf den Zug wechselten. Mit dem Bau der Achereggbrücke und der Lopperautobahn verliert aber diese zuvor wichtige Anlegestelle an Bedeutung.

Auto als heimlicher Star

Als Sean Connery am 11. Juli 1964 Nidwalden verlässt, kann er bereits über die Achereggbrücke fahren, die linke Fahrbahn des Lopperviadukts steht hingegen erst im Herbst 1964 für den Verkehr offen. Gerade rechtzeitig, um dem Ansturm auf die Alpen gewachsen zu sein, der mit Filmen wie «Goldfinger» gefördert wird. Die heimlichen Hauptdarsteller im Film sind hingegen die Autos: Bonds silbergrauer Aston Martin DB5, der weisse 64er Ford Mustang Convertible von Tilly Masterson und der schwarzgoldene Rolls-Royce Phantom III mit Baujahr 1937 des den Bösewicht spielenden Gerd Fröbe.
Die Fahrt durch die Alpenkulisse dauert in der Kinofassung mehr als sechs Minuten. «Es ist eine Art short road movie, dessen dramaturgische Funktion auch darin besteht, den heimlichen Star des Films in Szene zu setzen.» Die Autoren der Publikation *James Bond und die Schweiz*, Michael Marti und Peter Wälti, erkennen in der Inszenierung des Aston Martins grosses Kino: «Der Sportwagen, der als berühmtestes Filmfahrzeug überhaupt gilt, wird durch Serpentinen und über Passtrassen zu seinem grossen Auftritt herangefahren: zum Gefecht in den Fabrikhallen Goldfingers, in dem der DB5 dem Kinopublikum alle Features präsentieren darf – kugelsichere Scheiben, einen Schleudersitz, ein Ortungssystem, rückwärtige Rauchentwickler, Ölsprüher, gepanzerte Rückwand, zwei frontseitig angebrachte Maschinengewehre, ausfahrbare Reifenschlitzer und drehbare Nummernschilder.»
Zu dieser Zeit verkehren auf Nidwaldens Strassen auffallend oft VW-Käfer. Der erste Polizeifotograf der Schweiz, der Nidwaldner Kantonspolizist Arnold Odermatt, hat sie in seinen Unfallbildern als Hauptakteure festgehalten. Mit dem wenige Jahre später erstellten und von der Architektur Miamis inspirierten Geschäftshaus La Palma in Stansstad, den von der Architektur Frank Lloyd Wrights abgeleiteten Kleinbauten für das Tourismusresort Bürgenstock, den im Zweiten Weltkrieg erstellten unterirdischen Artilleriefestungen und den Kavernen des Flugplatzes Buochs hätten die Macher des Bondfilms in Nidwalden die ideale Kulisse vorgefunden, um den gesamten «Goldfinger» an einem einzigen Ort zu drehen. Schade – Guy Hamilton und Frank Ernst sind leider wenige Jahre zu früh nach Nidwalden gekommen.

→ **Alle Informationen zu Bond sind der im Verlag Echtzeit 2008 erschienenen Publikation *James Bond und die Schweiz* der Autoren Michael Marti und Peter Wälti entnommen.**

LE PONT DE L'ACHEREGG, LE VIADUC DE LOPPER ET JAMES BOND

LU 6789

Le 17 septembre 1964, pour la première du film *Goldfinger*, le troisième de la série des James Bond, les derniers travaux d'aménagement du pont de l'Acheregg et du viaduc du Lopper sont encore en cours. Pour retourner de Stans à Londres après le tournage, Sean Connery a selon toute vraisemblance emprunté le nouveau pont de l'Acheregg le 11 juillet 1964.

Gerold Kunz, architecte et conservateur du patrimoine, Nidwald

Les plaques minéralogiques rotatives dont est équipée l'Aston Martin de l'agent secret James Bond pour le tournage du film en Suisse arborent le numéro LU 6789. Grâce à ce dispositif, 007 est censé rouler incognito sur les routes suisses, mais son style de conduite pour le moins téméraire ne tarde pas à le trahir. Dans la montée du col de la Furka, l'agent secret est poursuivi dans une folle course-poursuite par Tanja Mallet alias Tilly Masterson, l'ennemie de Goldfinger, dont il taillade les pneus de la voiture qui termine sa course dans le fossé. La voiture de Bond est intacte, mais celle de la jeune femme doit être réparée au garage Aurora d'Andermatt. Dans la réalité, toutefois, c'est la boîte de vitesses de l'Aston Martin qui doit être réparée car la voiture de sport a été mise à rude épreuve sur la route de montagne.

Les ateliers aéronautiques Pilatus comme décor

Dans *Goldfinger*, troisième production de la série des James Bond après *Dr. No* et *Bons baisers de Russie*, les producteurs Harry Saltzman et Cubby Broccoli campent la personnalité du héros mythique. Les lieux de tournage qu'ils choisissent (Miami, Kentucky et Fort Knox) sont adaptés au public américain. Bien que Ian Flemming ait prévu initialement de tourner les scènes suisses à Genève, Guy Hamilton, réalisateur, et Frank Ernst, assistant de production, optent pour la région de la Furka et les ateliers aéronautiques de Stans comme lieux de tournage. Du 21 au 23 février 1964, ils font un premier voyage de repérage en Suisse centrale pour choisir un emplacement idéal.

Ils sont à la recherche d'un site de fabrication discret, à l'écart de tout pour créer le quartier général de l'antre du mal où l'or caché dans le châssis et la carrosserie de la voiture personnelle de Goldfinger est fondu en barres. C'est à Stans qu'ils trouvent leur bonheur. L'usine de fabrication d'avions Pilatus créée en 1939 est parfaitement située pour le tournage d'un film d'espionnage.

A cette époque, le canton de Nidwald est profondément rural. Des constructions Heimatstil longent les rues des villages traversés. Cette région est appréciée pour les loisirs comme en témoignent les nombreuses remontées mécaniques. En 1961 d'ailleurs, la commission de la protection du patrimoine objecte dans ses considérations sur le projet d'installation de l'usine des frères Schilter, pionniers de la construction de machines agricoles, que le toit plat prévu choque dans cet environnement et que la construction est mal intégrée au paysage bucolique.

En juin 1964, l'équipe de tournage composée de 30 personnes s'arrête à Andermatt pour tourner la scène du col de la Furka. Pour aller d'Andermatt au canton de Nidwald, l'équipe doit traverser le lac en bateau de Gersau à Beckenried. Le canton de Nidwald n'était jusqu'alors relié au Plateau que par le pont de l'Acheregg. Cette voie de communication qui existait depuis 1860 avait déjà fait l'objet de trois projets avortés de modernisation lorsqu'un projet très ambitieux est enfin accepté au début des années 1960 et qu'une grande opération d'assainissement routier peut être lancée.

En 1951, la Landsgemeinde de Nidwald vote les étapes d'un programme d'assainissement routier de dix ans. Le pont de l'Acheregg doit être reconstruit. Pour éviter des conflits d'intérêts cantonaux, l'assainissement prévoit des travaux tant routiers que ferroviaires d'envergure. Les travaux de construction de l'autoroute qui doit traverser le canton commencent en 1958. Ils ne seront achevés qu'en 1980 avec l'ouverture du tunnel du Seelisberg.

Nidwald s'ouvre à la Suisse

En 1964, les travaux sur le pont de l'Acheregg sont terminés. Le 19 décembre, la ligne Lucerne–Stans–Engelberg (LES) est mise en service. Auparavant, le canton de Nidwald comptait une liaison ferroviaire reliant seulement Stansstad à Engelberg. La population du canton profitait peu de la ligne du Brünig passant par Hergiswil. La nouvelle liaison avec Lucerne permet au canton de s'ouvrir sur la Suisse. 20 ans auparavant, des installations militaires avaient été aménagées dans le canton de Nidwald pour garantir l'accès au Réduit aménagé dans les montagnes. Le nouveau pont de l'Acheregg qui crée une ouverture incarne ainsi un changement de mentalité dans la perception du rôle du canton.

A l'époque, Patrimoine suisse participe aux réflexions menées pour la construction du pont ainsi qu'à la décision sur le tracé. Il accorde à l'architecte Max Kopp, son plus influent conseiller technique, toute latitude pour accompagner le projet. Max Kopp qui a grandi à Lucerne connaît très bien la région du Lopper. Robert Ruckli, directeur de l'Office fédéral des travaux publics à l'époque, témoigne: «Max Kopp avait pour objectifs non seulement de sauvegarder la beauté du paysage, mais également d'encourager l'une des évolutions les plus prometteuses de cette époque.»

Les défis à relever pour concevoir un tracé optimal sur le Lopper sont énormes. «Le relief de notre pays veut que tous les accès aux cols alpins planifiés passent par les rives de nos lacs les plus célèbres», écrit Robert Ruckli dans l'édition 1/1961 de la revue *Heimatschutz/Patrimoine*. Il ajoute «aux abords de nos lacs de montagne, il n'y a pas d'autre échappatoire que de construire les routes en surplomb de falaises abruptes».

Le viaduc du Lopper nécessite la réalisation d'une maquette et le nouveau pont de l'Acheregg l'octroi de mandats d'étude. L'inté-

gration de ces ouvrages routiers dans cette «région touristique par excellence» comme R. Ruckli qualifiait les rives du lac des Quatre-Cantons était prioritaire pour le directeur de l'Office fédéral des travaux publics. La solution consistant à construire des piliers de soutien des voies de circulation en surplomb est préférée à celle qui prévoyait un adossement au flanc de la montagne sur différents niveaux. Cette dernière solution aurait exigé la construction de murs de soutènement très massifs.

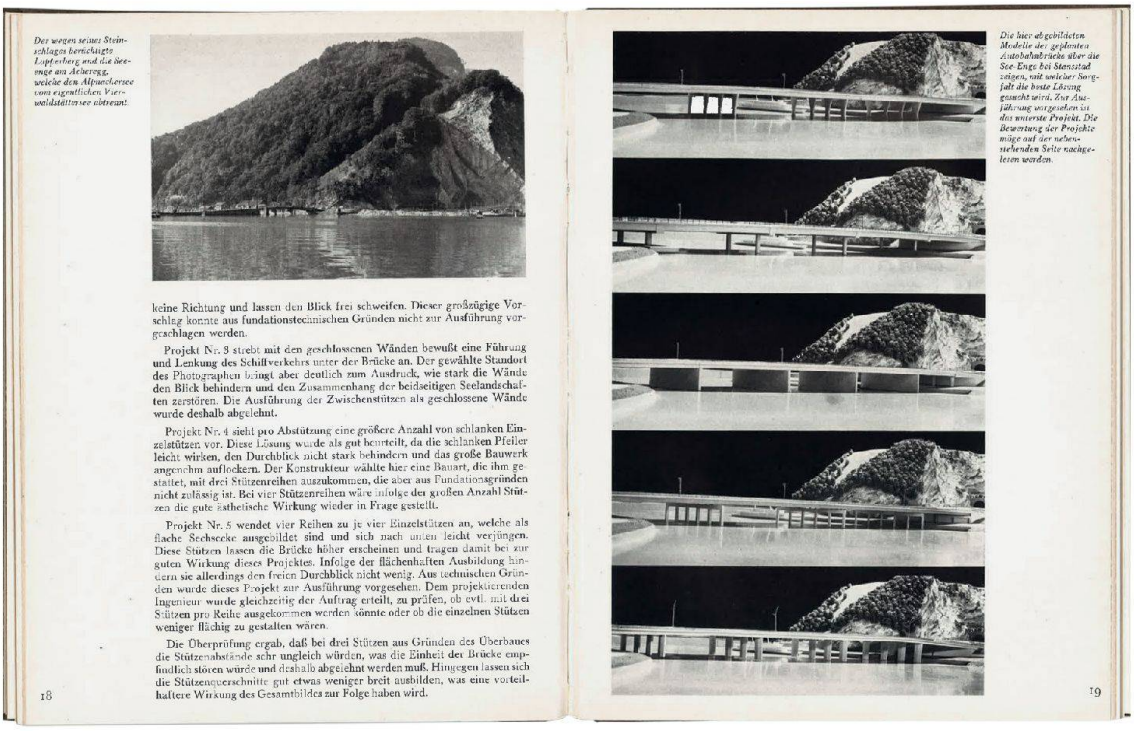
Pour le nouveau pont, l'emplacement, la forme et le nombre de piliers sont des données déterminantes. Le jury étudie plusieurs propositions de projet à partir du ponton des bateaux de Stansstad, un emplacement servant au transbordement des passagers des bateaux au train. En effet, la construction du pont de l'Acheregg et du viaduc du Lopper allait faire perdre de son importance à ce débarcadère autrefois stratégique.

La voiture, star secrète

Le 11 juillet 1964, lorsque Sean Connery quitte le canton de Nidwald, il peut emprunter le pont d'Acheregg. La voie de gauche du viaduc du Lopper n'est en revanche ouverte à la circulation qu'en automne 1964, juste dans les temps, pour absorber le flot de touristes dans les Alpes après la sortie du film *Goldfinger*. La voiture est en réalité la vedette du film. Elle se décline en plusieurs modèles prestigieux: l'Aston Martin DB5 gris métallisé de James Bond, la Ford Mustang Convertible 1964 blanche de Tilly Masterson et la Rolls-Royce Phantom III 1937 noir et or de Gerd Fröbe qui joue le maître de l'antre du mal.

La montée du col de la Furka dure plus de six minutes dans le film. «C'est une sorte de mini-road-movie dont la fonction dramaturgique consiste également à mettre en scène la vedette secrète du film». Les auteurs de la publication *James Bond und die Schweiz* (en allemand seulement), Michael Marti et Peter Wälti relèvent la subtilité de la mise en scène de l'Aston Martin: «La voiture de sport, qui est d'ailleurs considérée comme le meilleur véhicule modifié pour le cinéma, roule à folle allure sur des routes en lacets et franchit des cols de montagne pour arriver dans le hangar de Goldfinger, après une démonstration des nombreux gadgets dont elle est équipée: vitres pare-balles, siège éjectable, système de localisation, écran de fumée à l'arrière, cracheur d'huile, blindage arrière, deux canons escamotables derrière les feux de position avant, tailladeur de pneus télescopique.» A cette époque, les coccinelles VW sont le type de véhicule le plus courant sur les routes nidwaldiennes. Arnold Odermatt, chef de la Police du canton de Nidwald et premier photographe policier de Suisse, les a immortalisées dans des accidents de la route. Quelques années plus tard, le film *Goldfinger* aurait pu être aisément tourné en une seule région suisse: dans le centre commercial La Palma de Stansstad inspiré de l'architecture de Miami et réalisé quelques années après le tournage, dans les petites maisons du complexe touristique du Bürgenstock dans le style de l'architecte Frank Lloyd Wright et dans les fortifications souterraines datant de la Deuxième Guerre mondiale et les hangars de l'aérodrome militaire de Buochs. Dommage! Guy Hamilton et Frank Ernst sont passés trop tôt dans le canton de Nidwald.

→ **Toutes les informations sur James Bond sont tirées du livre de Michael Marti et Peter Wälti, *James Bond und die Schweiz* (en allemand) paru aux éditions Echtzeit en 2008.**



Der wegen seines Steinschlages berüchtigte Lopperberg und die Enge am Acheregg, welche den Alpnachersee vom eigentlichen Vierwaldstättersee abtrennt.

keine Richtung und lassen den Blick frei schweifen. Dieser großzügige Vorschlag konnte aus fundationstechnischen Gründen nicht zur Ausführung vorgeschlagen werden.

Projekt Nr. 3 strebt mit den geschlossenen Wänden bewußt eine Führung und Lenkung des Schiffverkehrs unter der Brücke an. Der gewählte Standort des Photographen bringt aber deutlich zum Ausdruck, wie stark die Wände den Blick behindern und den Zusammenhang der beidseitigen Seelandschaften zerstören. Die Ausführung der Zwischenstützen als geschlossene Wände wurde deshalb abgelehnt.

Projekt Nr. 4 sieht pro Abstützung eine größere Anzahl von schlanken Einzelstützen vor. Diese Lösung wurde als gut beurteilt, da die schlanken Pfeiler leicht wirken, den Durchblick nicht stark behindern und das große Bauwerk angenehm auflockern. Der Konstrukteur wählte hier eine Bauart, die ihm gestattet, mit drei Stützenreihen auszukommen, die aber aus Fundationsgründen nicht zulässig ist. Bei vier Stützenreihen wäre infolge der großen Anzahl Stützen die gute ästhetische Wirkung wieder in Frage gestellt.

Projekt Nr. 5 wendet vier Reihen zu je vier Einzelstützen an, welche als flache Sechsecke ausgebildet sind und sich nach unten leicht verjüngen. Diese Stützen lassen die Brücke höher erscheinen und tragen damit bei zur guten Wirkung dieses Projektes. Infolge der flächenhaften Ausbildung hindern sie allerdings den freien Durchblick nicht wenig. Aus technischen Gründen wurde dieses Projekt zur Ausführung vorgesehen. Dem projektierenden Ingenieur wurde gleichzeitig der Auftrag erteilt, zu prüfen, ob evtl. mit drei Stützen pro Reihe ausgekommen werden könnte oder ob die einzelnen Stützen weniger flächig zu gestalten wären.

Die Überprüfung ergab, daß bei drei Stützen aus Gründen des Überbaues die Stützenabstände sehr ungleich würden, was die Einheit der Brücke empfindlich stören würde und deshalb abgelehnt werden muß. Hingegen lassen sich die Stützenquerschnitte gut etwas weniger breit ausbilden, was eine vorteilhaftere Wirkung des Gesamtbildes zur Folge haben wird.

18

Die hier abgebildeten Modelle der geplanten Autobahnbrücke über die See-Enge bei Stansstad zeigen, mit welcher Sorgfalt die beste Lösung gesucht wird. Zur Ausführung vorgesehen ist das unterste Projekt. Die Bewertung der Projekte möge auf der nebenstehenden Seite nachgelesen werden.

19

Le Lopper et les variantes du nouveau pont de l'Acheregg dans la revue Heimatschutz/Patrimoine *1/1961*

Der Lopper und Modellvarianten der Achereggbrücke in Heimatschutz/Patrimoine *1/1961*