

Zeitschrift: Nidwaldner Kalender

Herausgeber: Nidwaldner Kalender

Band: 104 (1963)

Artikel: Lopper jetzt...

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1033585>

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

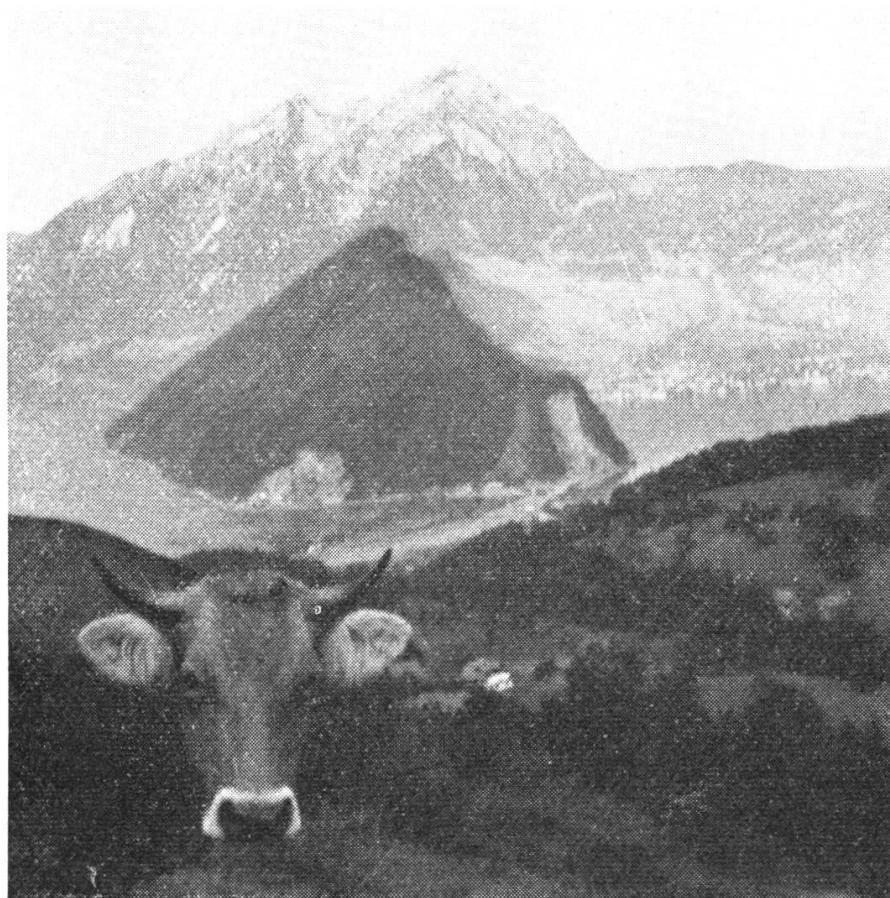
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 08.01.2026

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



Lopper jetzt...

Hans Weigel, ein österreichischer Journalist schreibt in seinem neuen Buch über die Schweiz: „— Und da sehen wir alsbald ein Schweizer Kuriosum erster Ordnung. Mitten in der harmlosen Gegend ist urplötzlich aus dem Nichts heraus und in das Nichts hinein ein kurzes Stück einer hochmodernen Autostraße da. Früher oder später wird man ja die Schweizer Autobahn bestimmt bauen, überlegten die Nidwaldner. Und damit die Route auf jeden Fall hier verlaufe, haben sie ein Teilstück von zwei Kilometern bereits erstellt.“

So schreibt einer, in dessen Heimat die Nationalstraßen auf dem Reißbrett konstruiert werden, bei denen kein Kanton, keine Gemeinde und ganz sicher kein Grundbesitzer nach seinen Wünschen gefragt wird. Dort diktiert das staatliche Straßenbauamt, bei uns wird verhandelt, auf die privaten Meinungen nach Möglichkeit eingegangen, auf Gemeindebelange Rücksicht genommen.

Bei uns werden die Straßen erlebt, erdauert, erhandelt.

Wenn der Automobilist nun oft stöhnt, weil der Werkverkehr oder die Signalanlage seine zügige Durchfahrt stoppt, hat er doch die Gewissheit, in wenig Jahren eine wirkliche Straße zur Verfügung zu haben.. In den umfahrenen Dörfern wird man trotz zunehmendem Verkehr wieder leben können, die Velofahrer und Fußgänger werden ihre Sicherheit zurückgewinnen und auch der Landwirt fühlt sich mit Traktor und Vieh nicht mehr vom schnellen Motorfahrzeug bedroht.

Hergiswil ist schon jetzt weitgehend vom Verkehrslärm befreit. Wenn auch einige Aengstliche befürchteten, ihr Umsatz könnte fallen und in den ersten Tagen der Umfahrung entsprechend reagierten, so hat sich diese Befürchtung schon heute wieder gelegt.

In diesem Jahr ist nun die Autobahn bis an das Zwillingsviadukt dem Verkehr über-

geben worden. Die Brücke beim Millionenloch aus vorsfabrizierten Teilen ist rasch vorangeschritten. Nun ist die Brücke ruhig, da der abrutschende Grund vom Gewicht des Dammes befreit ist und die Abwasser so weit als möglich sorgfältig abgeleitet sind. Nur das Übergangsstück gegen Luzern scheint noch in Bewegung zu sein.

Die Kurven im fertigen Autobahn Teil haben sich als eindeutig zuwenig überhöht erwiesen. Klugerweise wurde nicht von Anfang an der Fertigbelag aufgezogen, sodass noch etwas korrigiert werden kann.

Nach dem Zwillingsviadukt, eines der elegantesten Technischen Bauwerke mit seiner zweidimensionalen Verdrehung, wird die Autobahn direkt an die Lehne des Loppers führen. Zum Straßenbau eignet sich der Lopper möglichst schlecht. Das Bergschuttmaterial aus eckigen Gehängeschutt-Trümmern von unterschiedlicher Korngröße mit Einlagerungen vereinzelter größerer Blöcke ist immer Rutschungen ausgesetzt und

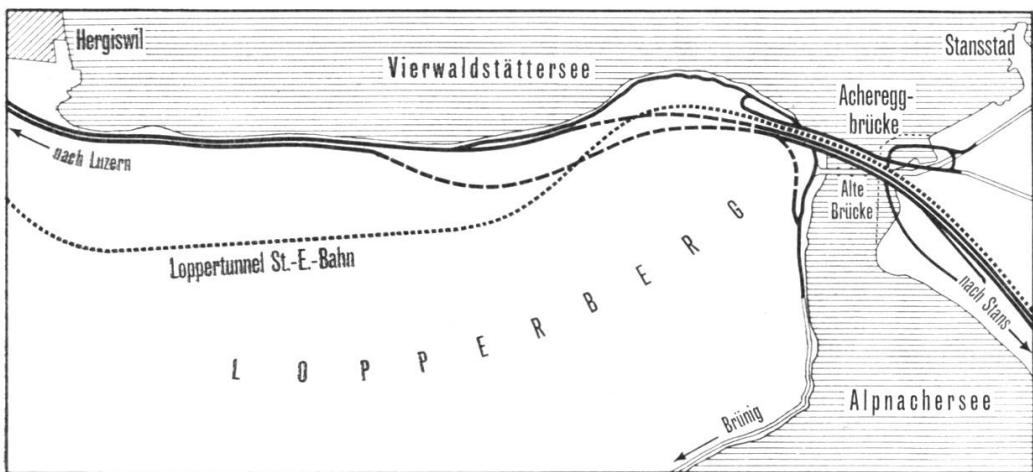
muß raffiniert überlistet werden, damit die Straße fest und steinschlagsicher wird.

Oberhalb der Autobahn wurde ein Weg errichtet, der den Lopperwald für die wirtschaftliche Holznutzung erschließt und gleichzeitig der Steinschlagreinigung dient. Auf der Seeseite des Weges werden große Eisenbahnen einbetoniert, die mit schweren Drahtnehen verbunden sind um Autobahn und Lokalstraße vor Steinschlag zu schützen. Von Hergiswil her gesehen, bei der ersten Kurve, die an den Lopperhang führt, ist die große Stützmauer aufgezogen. Das erste Lager und eine der hohen Vollstüzen des Lehnenviadukts sind fertig, verschiedene Stützen sind geschalt und die restlichen Fundamente gegossen. Auch die geländemässig schwierige Stelle zwischen Lehnenviadukt und Lopperbrücke, wo der Berg in einem Buckel etwas vorspringt und eine zweite Stützmauer notwendig wird, ist in Arbeit.

An der Lopperbrücke wurden zuerst die Fundamente für 16 Stützen auf der Berg-



Die elegante, vorsfabrizierte Zwischenbrücke soll den rutschigen Grund möglichst wenig belasten. VSS



Linienführung von Hergiswil bis Stansstad.
Bahntunnel 1760 m,
Straßen Tunnel
Süd 753 m,
Straßen Tunnel
Nord 281 m.

seile fertig gegossen. Jetzt werden die Stützen auf der Seeseite fundamentiert. Durch die geologisch schwierige Lage sah man sich gezwungen, die seeseitigen Fundamente zu caissonieren. Es ist die gleiche Methode, wie sie bei der Achereggbrücke angewendet wurde. Diese Arbeit ist am steilen Berghang besonders schwierig.

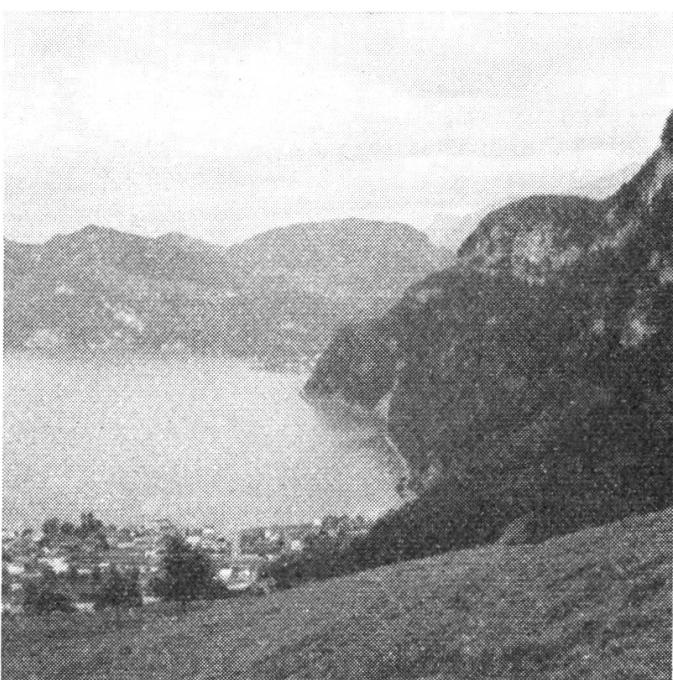
Ein Caisson kann man sich als eine große Kiste aus Beton mit Deckel, aber ohne Boden vorstellen. Auf der Oberseite ist die bekannte weiße Röhre, die wir alle kennen, befestigt. Durch diese Röhren, in der Fachsprache Pfeife genannt, steigen die Arbeiter in den Caisson ein. Im obersten Teil müssen sie warten, bis die Druckluft langsam gleich wie im Hohlfäst ist. Die Druckluft muß das See-Wasser aus dem offenen Caissonboden hinauspressen. Der Überdruck geht dann dem untern Rand entlang wieder fort. Diese aufsteigende Luft kann man gut im See beobachten.

Die Arbeiter in diesem Kasten haben es nicht leicht. Das Material muß so zerkleinert werden, daß es in einen langen Kessel von 40 cm Durchmesser geladen werden kann. Dieser wird durch die Pfeife nach oben gezogen, ausgeschleust und in den See geleert. Wenn man auf einen größern Block stößt, was am Lopper öfters der Fall ist, muß dieser in mühseliger Arbeit zerkleinert werden. Die Zerstückelung erfolgt mit dem Drucklufthammer oder mit Spießen, da der Caisson eine Sprengung nicht aushalten würde.

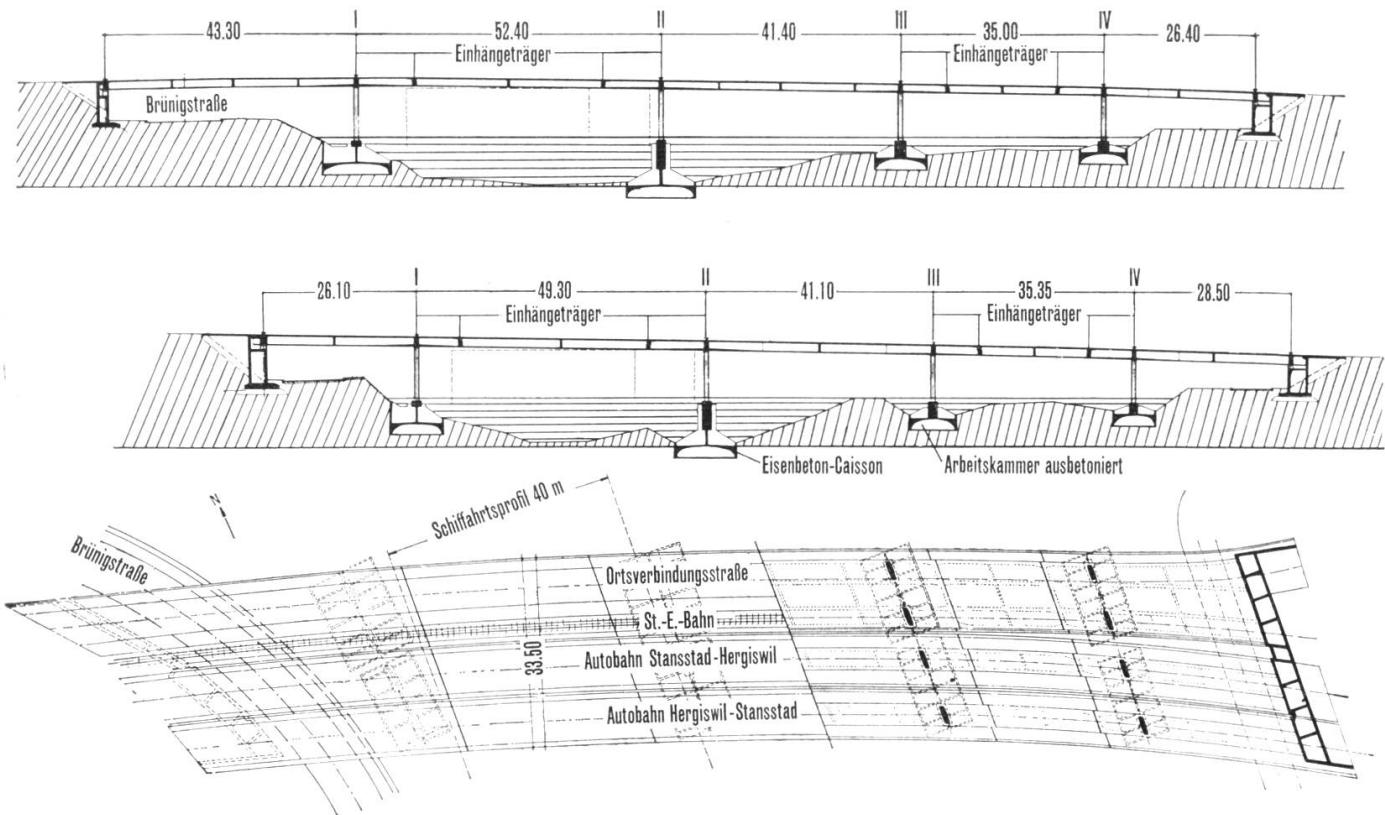
Total wird die Lopperbrücke beinahe 90 Stützen brauchen, wobei die Hälfte durch

Caissons gesichert werden muß. 15 Caissons sind heute bereits fertig. Bis August 1963 werden alle vollendet sein, sofern die elektrische Leitung des EWL das Fortschreiten der Arbeit nicht weiter verhindert.

Vor dem Buchenloch, dort wo die Straße Stans—Luzern aus dem Berg kommt, ist wieder ein Lehnenviadukt von 165 m Länge projektiert. Dieses wird aber erst gebaut werden, wenn der Verkehr durch den längeren Tunnel von Acheregg—Steinbruch bis Reigeltosser befahren werden kann. Dann wird die Arbeit schneller vorangehen, weil sie nicht mehr durch den Verkehr gestört wird.



An diesen abweisenden Berghang muß das Lehnenviadukt der Autobahn geklebt werden.



Längsschnitt und Grundriß der Acheregg-Brücke.

Die Arbeiten in den beiden großen Tunnels sind sehr weit fortgeschritten. Der Tunnel Nord (281 m lang) vom Acheregg bis zum Buchenloch ist durchgebrochen, etwa 20 Meter Gehängeschutt werden abgetragen sobald die Fangmauer darüber den Hang gesichert hat.

Der Tunnel Süd (753 m lang) ist bis auf 150 m durchschlagen. Unter dem Dreieckloch ist man zwar nicht direkt in Gehängeschutt gestoßen, aber der Fels war dermassen zerklüftet und mit Lehmschichten durchsetzt, daß massive Stahlbögen eingebaut werden mußten. Eine ähnliche Schichtung, die Stahlbogenneinbau verlangte, traf man auch vor dem Buchenloch. Beide Tunnels werden inwendig mit Platten verkleidet, die in einem Abstand von der Wand montiert werden, damit eventuelles Berg- oder Kondenswasser ablaufen kann. Durch die glatte Fläche, die voraussichtlich im oberen Teil dunkler, in den Seitenwänden sehr hell gestrichen wird, erhält man eine gute Ausnutzung der Lichtquellen.

Die Ausbrucharbeiten an den Tunnels können bis Ende 1962 abgeschlossen sein. Neu begonnen wurde jetzt der Tunnel vom

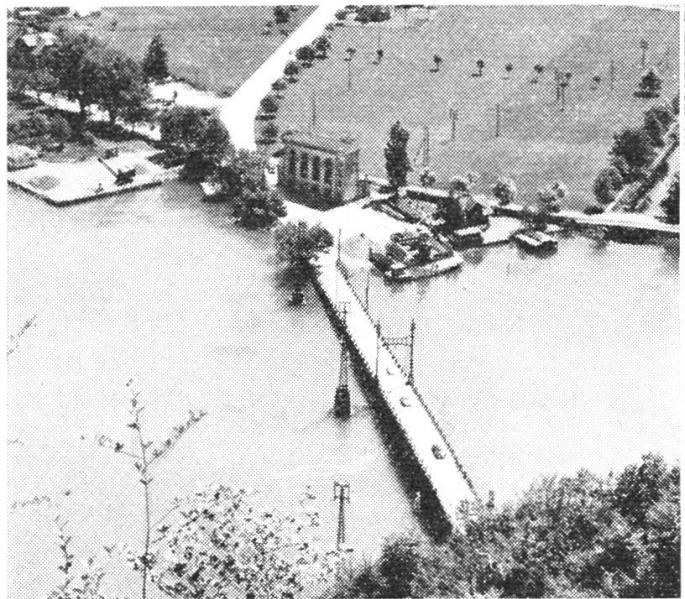
alten Steinbruch in Richtung Brünig. Diese Bergdurchfahrt wird 78 Meter lang und verbindet die Autobahn mit der bestehenden Brünigstraße.

Dieser kleine Tunnel und Acheregg Nord werden keine Belüftungsanlage erhalten. Durch ihre Kürze und dadurch, daß sie nur in einer Richtung befahren werden, wird die abgasgesättigte Luft ausgestoßen. Für den längeren Tunnel bis zum Reigeldossen wird eine Entlüftung vorgesehen.

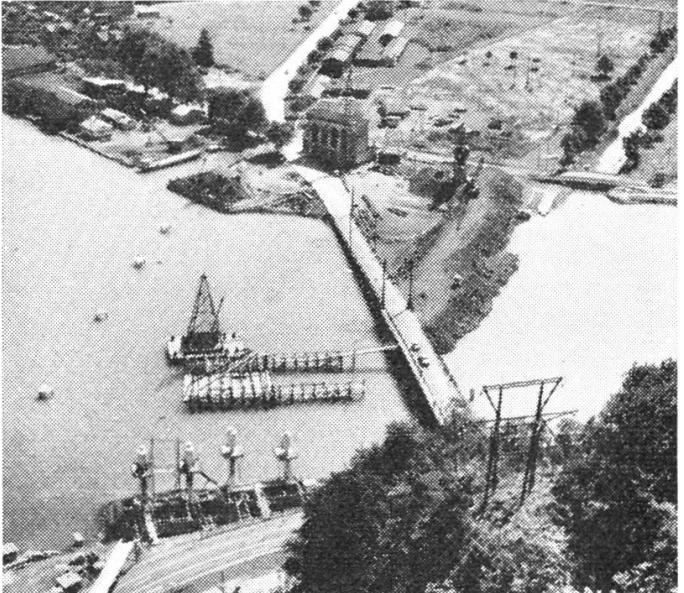
Der eindrücklichste Abschnitt des „Bauplatzes Nidwalden“ ist sicher die Achereggbrücke. Fast täglich sieht man dort Gruppen von interessierten Leuten aus der Schweiz, Baufachmänner und Professoren aus aller Welt.

Die Brücke wurde in verschiedenen Zeiten vom gleichen Punkt aus fotografiert. Diese 6 Bilder zeigen, wie schnell dieses gut organisierte Bauwerk gewachsen ist.

Man kann sich kaum mehr vorstellen, daß einmal eine so schmale Brücke die beiden Ufer verbunden hat. Bis im nächsten Frühjahr soll die Lokalstraße, also derjenige Teil auf den Bildern links, befahrbar sein. Dann wird die alte Achereggbrücke, der man



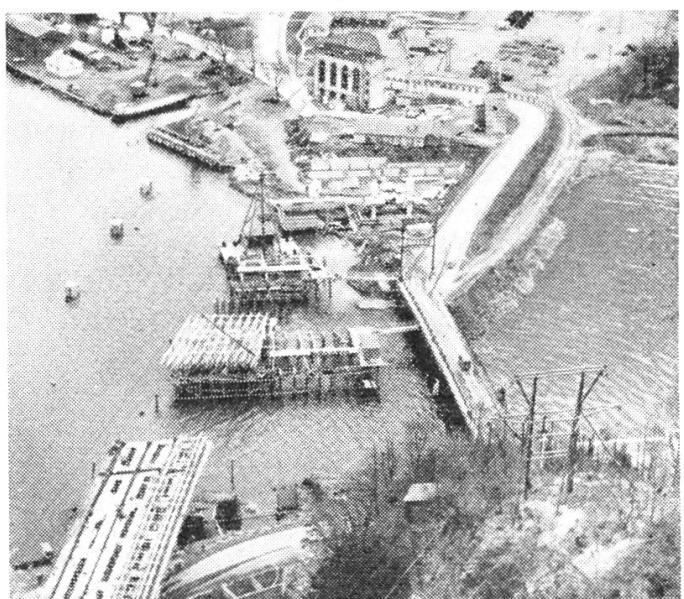
Von 1913 bis 1961



August 1961



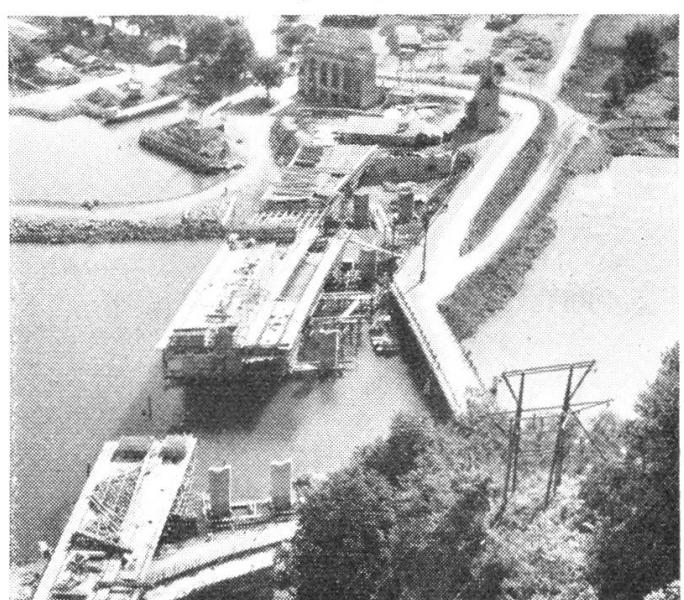
September 1961



April 1962



Juni 1962



September 1962 Fotos A. Odermatt

es ansieht, daß sie müde geworden ist, ausgedient haben. Einige Zeit wird sie vielleicht noch dem Werkverkehr dienen und dann abgerüstet werden. Ihre Erbauer haben sie mit großen Reserven berechnet. In letzter Zeit mußte die Brücke, wenn die großen Werkfahrzeuge den Stollenaushub transportierten, eine Belastung von 30 Tonnen aushalten.

Auf den Bildern sieht man links die Lokalstraße mit den Trottoirs und auf der rechten Seite dieses Brückenteils die etwas tiefer gelegene Partie der Bahn. Auf dem letzten Bild vom September 1962 sieht man bereits einen Brückenabschnitt der Autobahn Stans—Luzern. Die Autobahn wird in zwei miteinander unverbundenen Brücken konstruiert. Man sieht die fertig aufgezogenen Pfeilerreihen, die jeweils je eine Richtung der Autobahn tragen werden. Der Einhängeträger der Lokalstraße und Bahn ist jetzt gegossen und somit die Durchfahrt zum Alpnachersee auf die Höhe beschränkt, die sie ab jetzt haben wird. Die Schiffahrtsöffnung beträgt 40 m in der Breite und 7,5 m in der Höhe über mittlerem Hochwasserspiegel. Die

Schiffe unterfahren die Brücke auf einer Breite von 35,50 m. In der Zwischenzeit wurden von der Schiffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees die nötigen Veränderungen an einigen Schiffen vorgenommen.

Schon jetzt sieht man, wie elegant die Brücke dereinst in der Landschaft stehen wird, wenn alle Aufschüttungen und Hilfsrampen verschwunden sind. Auf dem Werkplatz vor den Tunnelröhren wird zu Beginn 1963 Raum geschaffen für die Abfahrt ab der Lokalstraßenbrücke. Einige improvisierte Werkstätten müssen dort verlegt werden und ein großes Felsstück muß noch in diesem Winter weggesprengt werden, damit für die Einmündung in die Lopperstraße genügend Raum vorhanden ist. Im See draußen, vor der St. Niklauskapelle, wurden Fundamente betoniert, die dieser Straßenverbreitung ebenfalls dienen.

Mit Volldampf wird am Lopper weiter gearbeitet. Mancher sieht nun ein, wie weitfichtig es war, daß Nidwalden früh mit der Lösung seiner Straßenprobleme begonnen hat, denn die Löhne steigen und das Bauen wird von Jahr zu Jahr merklich teurer.

vm

Humor ist, wenn man trotzdem lacht

Fritz kommt aus der Schule nach Hause:
„Vater, ich bin was geworden.“
„Das ist fein, was bist du denn geworden?“
„Rausgeschmissen bin ich geworden.“

*

Der Lehrer zum kleinen Fritz, den er auf der Straße beim Rauchen erwischt: „Na, Fritz, ich werde dich wohl später auch nicht im Himmel antreffen.“

„Wieso, Herr Lehrer, was haben Sie denn angestellt?“

*

Der unzufriedene Herr Papa hält seinem 14jährigen Sohn eine Standpauke: „Als der amerikanische Bankier Morgan in seinem Alter war, hat er schon Geld verdient! Und du!“

„Und als er so alt war wie du, war er schon Milliardär, Papa!“

Mac Knick, ein Schotte, sieht, wie am New Yorker Hafenkai ein Taucher aus dem Wasser steigt. Da denkt er bei sich: Wenn ich das gewußt hätte, wäre ich auch zu Fuß gelau-
fen.

*

Oft vereinfacht die Ehe das Leben und verdoppelt die Freuden, leider aber verdreifacht sie auch die Ausgaben.

*

„Siehst ja prima aus! Bist du im Urlaub gewesen?“

„Ich nicht, aber der Chef.“

*

„Einen schönen Hund hast du dir da zugelegt. Ist er auch wachsam?“

„Bei dem kleinsten Geräusch schlägt er nachts an. Meine Frau braucht ihn nur zu wecken.“