

Zeitschrift: Nidwaldner Kalender

Herausgeber: Nidwaldner Kalender

Band: 105 (1964)

Artikel: Grossbauplatz Lopper

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1033572>

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

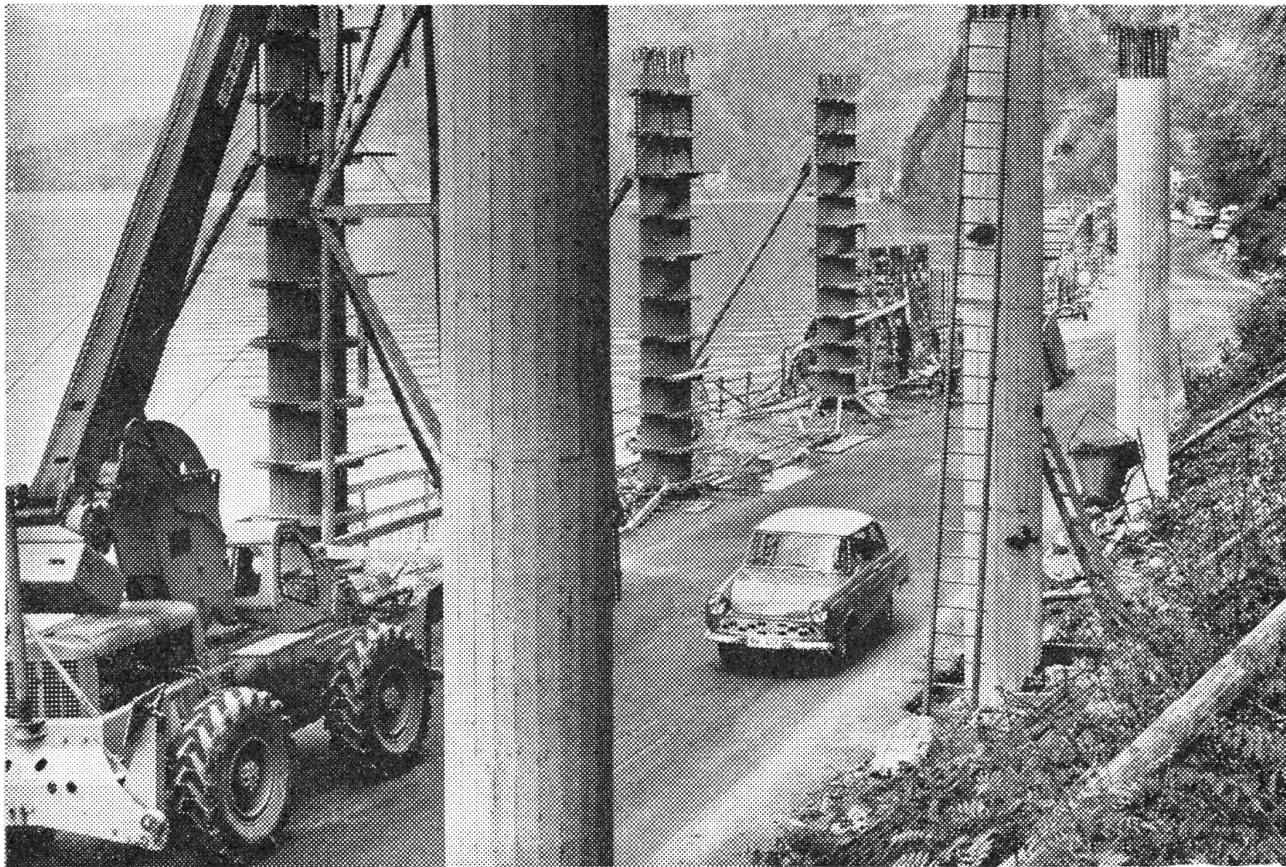
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 30.12.2025

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



97 Betonpfeiler von 80 cm Durchmesser werden die Lopperbrücke tragen. Die maximale Brückenlast beträgt bei der größten Auskragung ca. 600 Tonnen.

Großbauplatz Lopper

Noch nie sah man im Kanton soviele technische Wunderwerke in Aufführung, wie im vergangenen Sommer. Jahre der Vorbereitung waren nötig, tausende von Arbeitsstunden wurden aufgewendet und hunderte von Plänen gezeichnet, bis nun auch der Laie sehen kann, was entstehen soll.

Die Loppertunnels sind längst ausgebrochen und der Ausbau ist in sein Endstadium getreten. Am 15. Dezember 1962 wurde mit einer letzten Sprengung das längere Autobahntunnel durchschlagen. Ganz selten konnten die Zuschauer einem solchen Schauspiel, das als "Chlapf des Jahrhunderts" in die Nidwaldnergeschichte einging, beiwohnen. An der glatten Fläche des Reigeldofen sah man Funken, Felsbrocken die durch die Luft flogen und die nahen Bäume entästeten und nachher eine große hellgraue Wolke. Als sich

Staub und Pulverdampf verzogen hatten, gähnte ein dunkles Loch im Fels und schon kamen die Mineure mit ihren Helmlampen wie Glühwürmchen aus der Tiefe des Tunnels ans Tageslicht. Alle, die dabei waren, wußten, daß wieder ein großer Schritt getan war zur Verbindung von Nidwalden mit der Außenwelt.

Inzwischen ist im Tunnel selbst viel Arbeit geleistet worden. Die brüchigen Stellen wurden mit Beton abgespritzt und damit gebunden, Decke und Wände des Tunnels ausgekleidet und für die eventuell entstehenden Wasseranfälle wurden Abzüge eingebracht. Teilweise sind bereits die fertigen Verkleidungen aus Stahlblech eingebaut.

Von Hergiswil her wurde das Lehnenviadukt bis zur Lopperbrücke fertiggestellt. Es ruht auf trapezförmigen Trägern und



Lehnenviadukt Hergiswil. Ganz im Vordergrund sieht man die Verbreiterung des Viadukts, bedingt durch die Abfahrt nach Hergiswil.

überbrückt die Höhendifferenz vom Auflager nach dem Zwillingsviadukt bis zur Straßenbrücke.

Der relativ gute Baugrund gestattet die Ausführung einer normalen Plattenfundation. Die Fundamente sind bergseitig der heutigen Straße abgestellt. Die Fundamentsezung unter dem Brückengewicht sind mit 2 cm in Rechnung gestellt. Für die Abstützung der Fahrbahn wurden im Abschnitt des Lehnenviadukts volle Wände gewählt. Aufgelöste Stützen hätten infolge der großen Böschungsneigung sehr große Längenunterschiede und damit schlechte ästhetische Wirkung aufgewiesen. Die Wände sind gemäß der Beanspruchung am Rand verstärkt. Die maximale Stützenlast beträgt 350 Tonnen. Die Länge des Lehnenviadukts misst 190 Meter mit einer Breite von 17,3 Metern. Die Abfahrtsrampe nach Hergiswil, für die bereits die Stützen gegossen sind, ist 156 Meter lang und 7,4 Meter breit. Für das Lehnenviadukt wurde eine Platte von 70 cm Betonstärke gewählt.

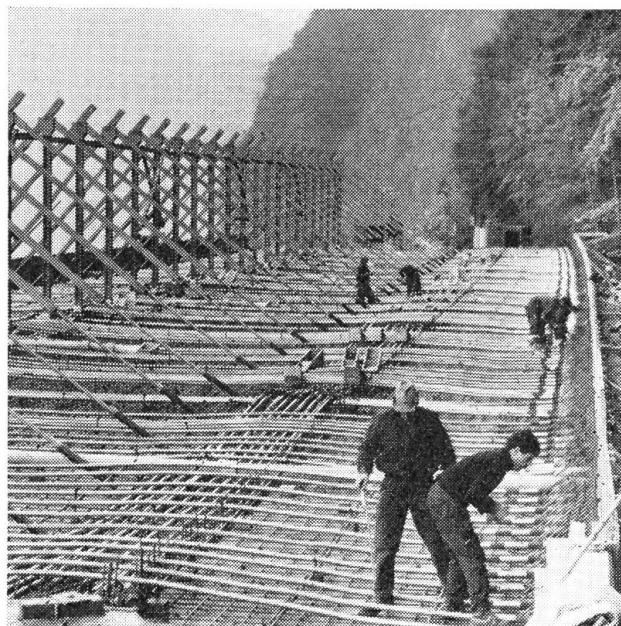
Die Fortsetzung des Lehnenviadukts von Hergiswil bildet die Lopperbrücke, die auf Stützen über die bestehende Straße geführt wird und bis zum Reigeldozen respektive bis zum zweiten Lehnenviadukt vor dem Buchenloch führt.

Jetzt, da eine Reihe Stützen schon stehen, und die Platte an Beginn gegossen ist, sieht man deutlich, wie günstig sich der Entschluß

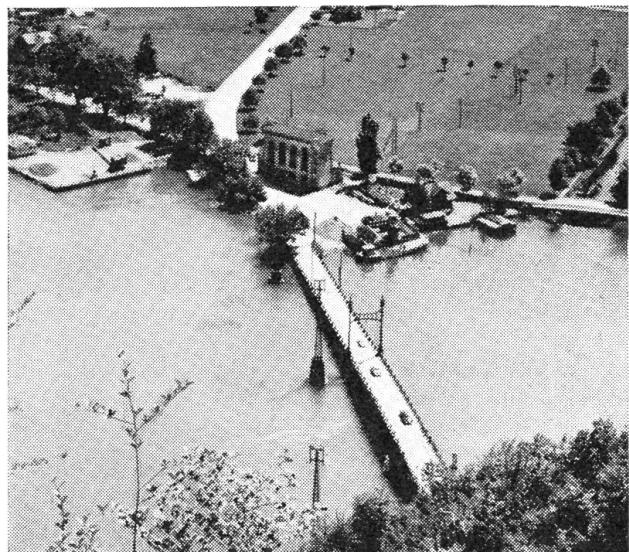
auswirkt, diese Variante gewählt zu haben. Das frühere Projekt mit den abgestuften Fahrbahnen hätte Stützmauern von 30 Meter Höhe erfordert und einen breiten Gürtel des geschlossenen Waldes beansprucht.

Der größte Teil der Stützenfundamente sind bereits gegossen. Die seeseitigen Fundamente wurden mit Druckluftcaissons erstellt, die bergseitigen Lager konnten über dem Wasserspiegel gehalten werden. Weil die Fundamente teilweise in die jetzige Straße zu liegen kamen, mußte der Verkehr jeweils über 100 Meter einspurig geführt werden. Durch die Gewißheit, eine großzügige Straße zu erhalten, wurde für uns Anwohner die Verkehrsstörung recht erträglich. Der Durchmesser der 97 Stützen des Lopperviadukts betragen 80 cm im Durchmesser. Die Länge variiert zwischen 7 und 4,5 Meter. Die äußeren Fahrbahnänder sind zum Schutz der Fahrzeuge mit Brüstungsmauern versehen. Der Mittelstreifen von 1 Meter wird mit einer doppelseitigen Stahlleitplanke bestückt.

Die Stützenpaare folgen dem Gelände und der alten Straße. Die Autobahnkurven mußten sehr gestreckt werden. Deshalb ergeben sich Auskragungen bis zu 9,05 Meter. An dieser Stelle wird die bergseitige Stütze auf



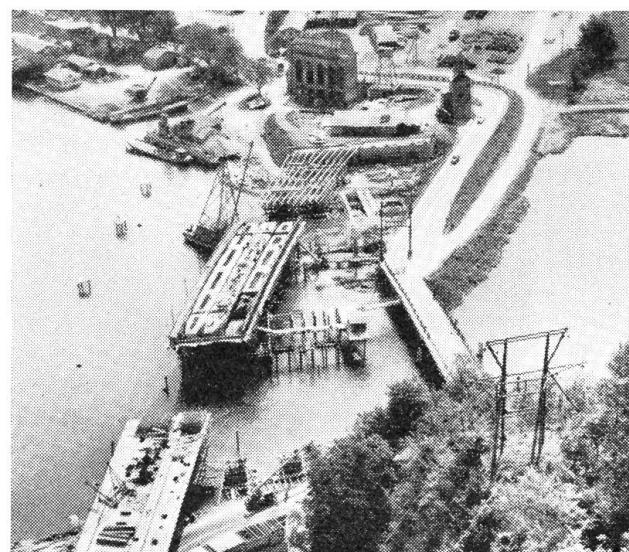
Auf der Lopperbrücke werden die Eisen verlegt. Die aufragenden Stützen helfen mit das Schalungsgerüst zu tragen. Die weit auskragende Konstruktion verlangt dieses besondere Lehrgerüst.



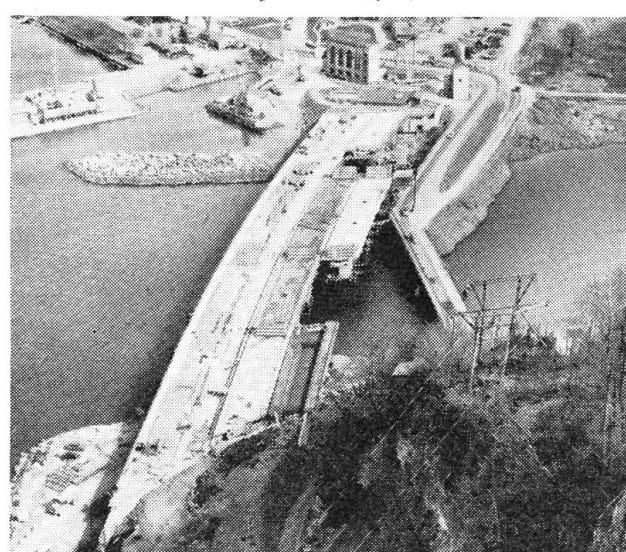
September 1960



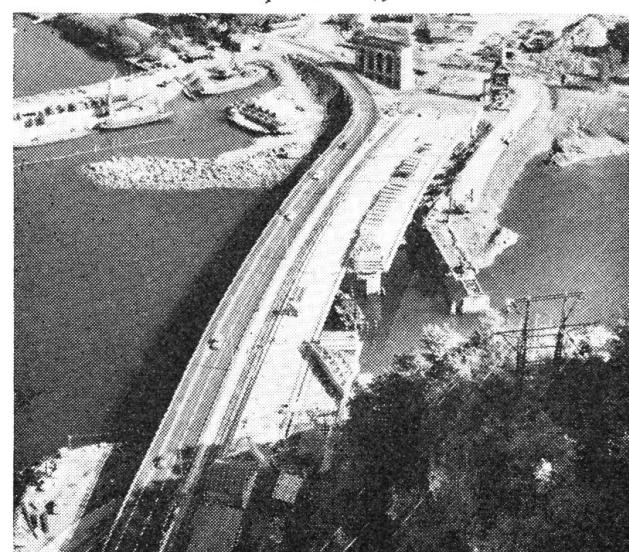
September 1961



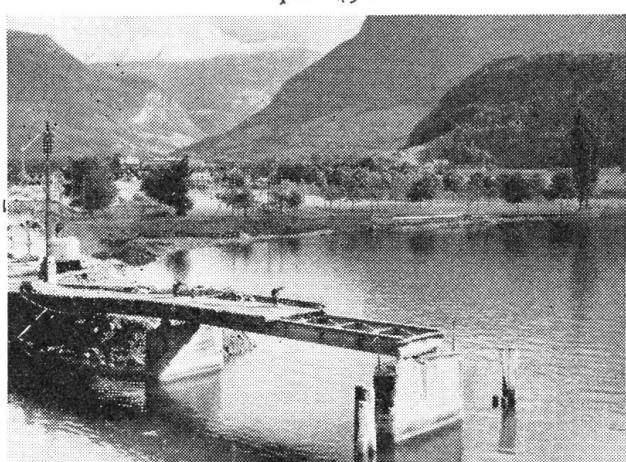
September 1962



April 1963



September 1963



Die alte Acheregg-Brücke wird demontiert. 1913 wurde sie gebaut und hat durch 50 Jahre ihren Dienst treu getan.

Fotos Arnold Odermatt, Stans

Zug beansprucht. Die Fahrbahnplatte ist, wie auf dem Bild ersichtlich, längs und quer vorgespannt.

Die Errstellung des Lehrgerüstes bot besondere Schwierigkeiten, weil der Verkehr offen gehalten werden muß. Dazu ergab es sich seeseitig, daß die Abstützung nur auf den caissonierten Fundamenten erfolgen konnte. Deshalb wurden in der Längsrichtung der Straße zwischen die erstellten Stützen Eisenträger von 11 Tonnen eingehängt, welche als Auflager für quer angeordnete, verleimte Unterzüge dienen. Auf diesen Unterzügen ruht die Schalung. Um die Querträger bei den großen Ausladungen kleiner zu halten, wurden vertikale Stützen auf die Eisenträger gestellt, die seitlich den Träger hochziehen. Die Stützen sind in ihrer Funktion auf dem Bild gut erkennbar.

Die Vorteile dieser Lehrgerüstkonstruktion bestehen darin, daß alle Abstützungen auf die Brückenfundamente erfolgen und die ganze alte Fahrbahn von 5,5 Meter Breite und 4,2 Meter Höhe für den Verkehr offen bleibt. Wenn der Abschnitt der Copperbrücke einmal bis zum Reigeldozen gediehen ist, wird der motorisierte Verkehr durch den längeren



Das Lehnenviadukt Hergiswil. An seinen Rändern sieht man die Eisen für die geplante Randmauer und die Radabweiser. Die Kurven sind bedeutend gestreckter, als es hier, in der Längssachse fotografiert, erscheint.

Autobahntunnel Süd geleitet, damit am Lehnenviadukt vor dem Buchenloch, ungestört vom Verkehr, gearbeitet werden kann.

Am 19. September 1963 wurde offiziell die Lokalstraße der neuen Acheregg-Brücke dem Verkehr übergeben. Dies ist ein Tag, der uns allen, die es miterlebt haben, in Erinnerung bleibt. Zum erstenmal konnten wir über die "Feste Brücke" fahren, die das abgeschnittene Land Nidwalden mit seinem Hergiswil und weiter mit der übrigen Schweiz verbindet.

Es gab keine Feierlichkeit, kein Band wurde zerschnitten und keine Rede gehalten. Es sah aus, als ob all jene, die zusammen diesen großen Teilerfolg erarbeitet hatten, kaum verschlafen konnten, da schon die nächsten Aufgaben mit Dringlichkeit riefen.

Damals war die ganze Brücke bis auf das kleine Zwischenstück der Autobahn Luzern-Stans bei der Schiffspassage, gegossen. Dieses Stück konnte erst in Angriff genommen werden, wenn der Schiffskurs nach Alpnach mit dem Fahrplanwechsel aufgehoben war. Inzwischen sind bereits die entsprechenden Pfähle eingerammt und das Lehrgerüst mit der Schalung erstellt.

An den andern Brückenteilen wurde weitergearbeitet. Die Bahn hat sogar Schotter und Schienen vom Tunnel her bis Ende der Brücke gegen Stansstad fertig verlegt.

Wenn man mit einem Schiffchen von Stansstad gegen den See hinaus fährt, sieht man wie schön diese neue Brücke gelungen ist. Harmonisch paßt sich die geschwungene Linie in die Landschaft ein. Aus der reinen Funktion entwickelt, ohne Firlefanz und falsches Blendwerk, wirkt sie schön in ihrer imposanten Größe und eleganten Leichtigkeit. Nicht umsonst kommen Sonntag für Sonntag hunderte von Leuten und bestaunen was hier geschaffen wurde und was man noch angebahnt sieht.

Die alte Acheregg-Brücke, die 50 Jahre ihren Dienst versah, ist teilweise abgerüstet. Seit einigen Jahren wurde ein riesiger Verkehr durch diesen Engpaß geschleust. Als man beim Ausbruch der Tunnels das Gestein auf die Seite von Stansstad transportierte, wurde der alten Brücke oft das Doppelte der zulässigen Belastung zugemutet. Im Raum

Stansstad ist man mit der Fertigstellung der Unterführung bei Bahn und Autobahn in Richtung Rozloch beschäftigt.

Bei Fronhofen wurde der 800 Meter lange Damm für die Bahn geschüttet und die Schalung für die Brücke ist erstellt. So wird auch dieses Hindernis für die Autobahn im kommenden Jahr behoben sein.

Im Stanser Niederdorf sind gegen den

Schützenstand hin schon einige Ausschüttungen und Setzungsversuche vorgenommen. So wächst die Autobahn Schritt für Schritt in unsern Kanton hinein und wird uns eine Entwicklung des Landes bringen, auf deren gute Auswirkungen wir uns freuen wollen, und derenkehrseite wir, mit der Angriffigkeit unserer Altvordern, ins Gute umzukehren versuchen.

Die wetterfesten Frauen

Die Frauen ziehen sich nicht nach dem äußeren, sondern nach dem inneren Wetter an.

Meistens scheint in ihnen die Sonne.

Seht zum Beispiel Ursula! Es ist so kalt, daß die Uhren stehenbleiben, aber Ursula hat ihre großen Zehen mit herzigen Halsschleifchen geschmückt, an denen papierdünne Söhlchen hängen. Das ist ihre Fußbekleidung. Rosarot leuchten die nackten Zehen, herzigen Säuglingen vergleichbar.

Ursula, sage ich, der Wetterbericht spricht mit Ernst von frostigen Luftmassen, die aus Lappland über uns gekommen sind!

Die irren sich immer, sagt sie. Mit diesen Worten geht sie hinaus. Ihr ist warm, denn die Schühchen sind schön.

Wenn eisiger Nordost die Ecken schneidet, bevorzugt sie das Elfengewand, gewebt aus bezauberndem Nichts. Ursula, sage ich, du mußt dir etwas Warmes anziehen. Wir sind doch nicht in Hawaii!

Immer hast du etwas an meiner Kleidung auszusezen, sagt sie. Laß mich doch! Ich rede dir ja auch nicht zwischen deine Schlipse!

Gegen diese griffige Debattierkunst kann ein Mann schwer aufkommen. Ich versuche es dennoch. Die Krawatte, erkläre ich, ist nicht im eigentlichen Sinne ein Kleidungsstück. Sie schmückt den Mann. Die Kleidung aber erfand der Mensch zum Schutze gegen die Unbilden der Witterung, Wollkleider und Pelze gegen die Kälte, Regenmäntel gegen die Nässe.

Ursula steht vor dem Spiegel. Sie scheint den Zweck der menschlichen Kleidung in einer ganz anderen Richtung zu sehen. Ich gebe es

auf, die Sache zu erklären. Ursula verläßt das Haus. Ihr ist warm, denn das Elfengewand ist schön. In ihrem Innern ist Italien, da wölbt sich blauer Himmel!

Spazvögel haben die Säulenschuhe ersonnen. Man denke sich schlanke Säulen von dreißig Zentimeter Höhe, die sich nach unten verjüngen, bis sie schließlich in einer Standfläche vom Umfang einer Linse münden. Das sind die Absätze. Diese Schuhe wählt Ursula, wenn die Straßen von Nässe triefen und Morast die Wege deckt.

Ursula, sage ich, so kannst du nicht gehen. Du wirst steckenbleiben. Du wirst nasse Füße bekommen und dich erkälten.

Du willst wohl, sagt sie, daß ich die altgermanischen Klobenschuhe anziehe. Ich soll aussiehen wie Kriemhild!

Ich weiß nicht, welche Schuhe Kriemhild getragen, aber Ursula scheint sich etwas Unegantes vorzustellen. Sie schreitet hinaus in die kalte Feuchte, zierlich schwiebt sie über schlammige Gründe. Ihr ist warm und wohl, denn die Säulenschuhe sind schön. In ihrem Innern herrscht ein kräftiges Hoch, da strahlt die Sonne über sommerlichen Promenaden.

Wir Männer, mit hoher Vernunft begabte Wesen, ziehen uns nach dem äußeren Wetter an, wie es unserer einsichtsvollen und verständigen Art entspricht. Wir blicken nur aus dem Fenster, erkennen alsbald die Wetterlage und richten uns danach. Auch wir zögern gern einmal den leichten Anzug an, den wir in südlicherem Lande und Wetter erstanden haben, aber wir müßten es mit Rheuma, Gicht, Ischias, Schnupfen, Husten, Grippe, Heiser-