Grossbauplatz Lopper

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Nidwaldner Kalender**

Band (Jahr): **105 (1964)**

PDF erstellt am: **05.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-1033572

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Klischee LNN

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 Reigeldoßen 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 eingebaut. 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.

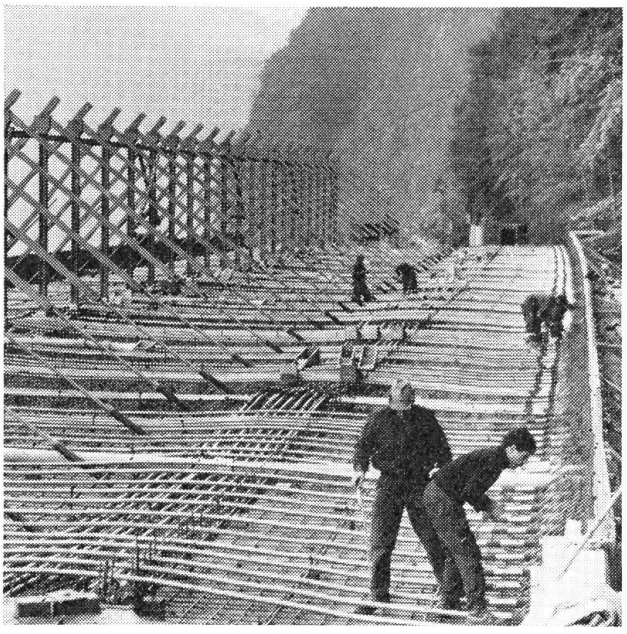
Der relativ gute Baugrund geſtattet die Ausführung einer normalen Plattenfundation. Die Fundamente ſind bergſeitig der heutigen Straße abgeſtellt. Die Fundamentſetzung unter dem Brückengewicht ſind mit 2 cm in Rechnung geſtellt. Für die Abſtützung der Fahrbahn wurden im Abſchnitt des Lehnenviadukts volle Wände gewählt. Aufgelöſte Stützen hätten infolge der großen Böſchungsneigung ſehr große Längenunterſchiede und damit ſchlechte aeſtetiſche 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 Reigeldoßen reſpektive bis zum zweiten Lehnenviadukt vor dem Buchenloch führt.

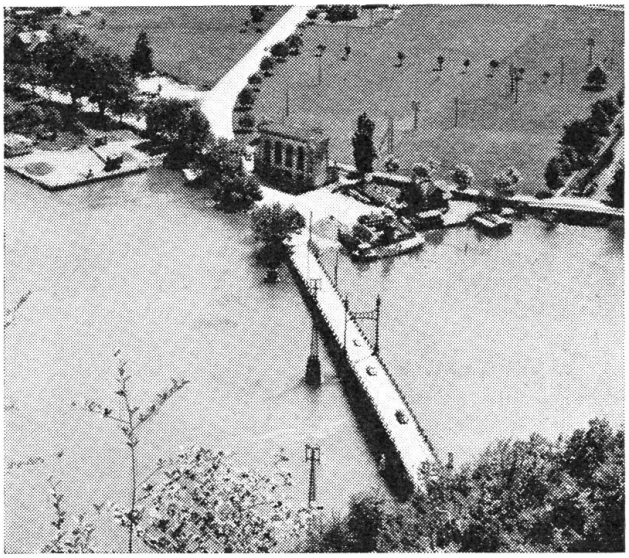
Jetzt, da eine Reihe Stützen ſchon ſtehen, und die Platte an Beginn gegoſſen iſt, ſieht man deutlich, wie günſtig ſich der Entſchluß auswirkt, dieſe Variante gewählt zu haben. Das frühere Projekt mit den abgeſtuften Fahrbahnen hätte Stützmauern von 30 Meter Höhe erfordert und einen breiten Gürtel des 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 Fahrbahnränder 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

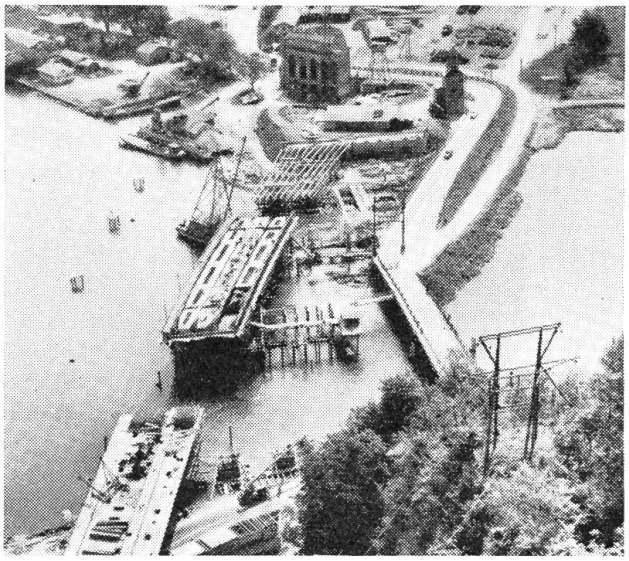


Auf der Lopperbrücke werden die Eiſen verlegt. Die aufragenden Stützen helfen mit das Schalungsgerüſt zu tragen. Die weit auskragende Konſtruktion verlangt dieſes beſondere Lehrgerüſt.

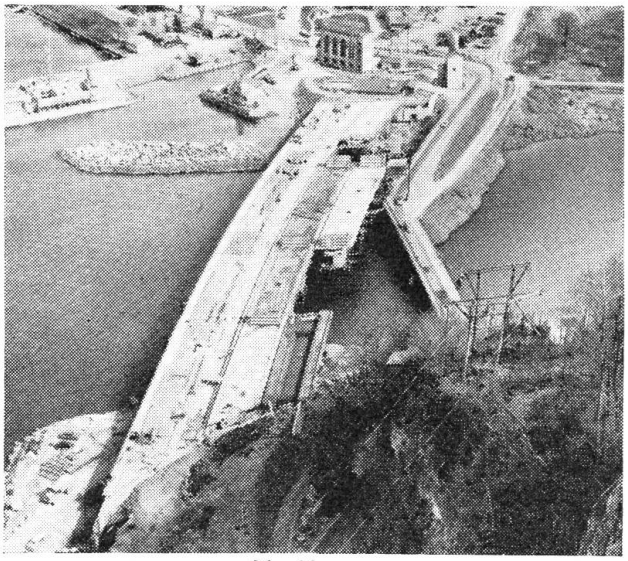


September 1960

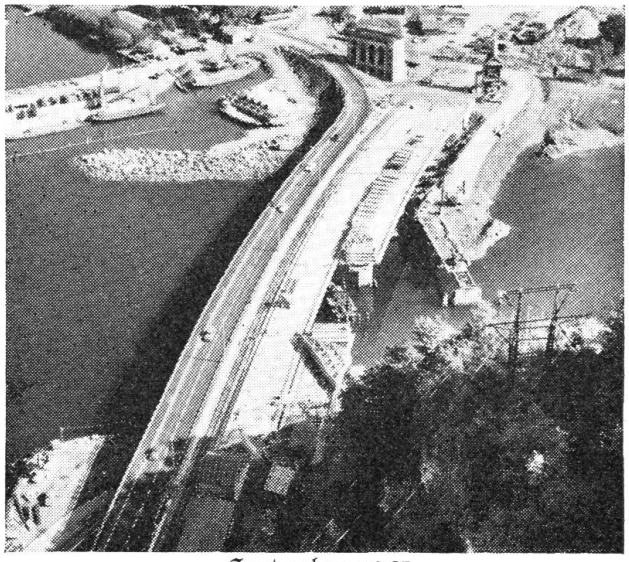
September 1961



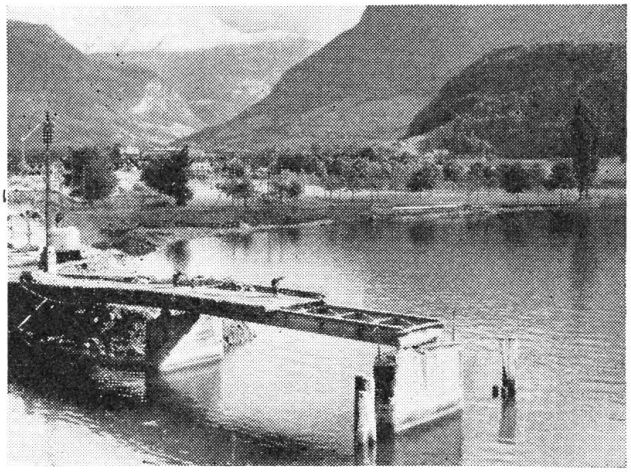
September 1962



April 1963



September 1963



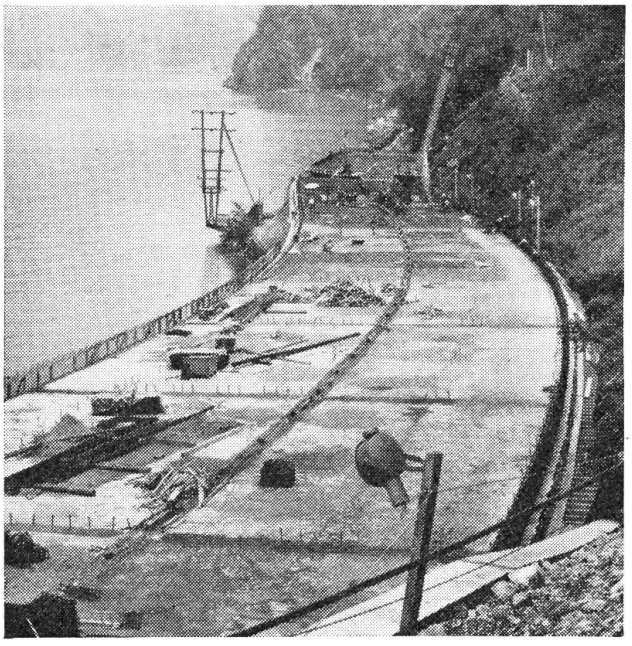
Die alte Acheregg-Brücke wird demontiert. 1913 wurde sie gebaut und hat durch 50 Jahre ihren Dienst treu getan.

Fotos Arnold Odermatt, Stans

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

Die Erſtellung 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 Lopperbrücke einmal bis zum Reigeldoßen gediehen iſt, wird der motoriſierte Verkehr durch den längeren Autobahntunnel Süd geleitet, damit am Lehnenviadukt vor dem Buchenloch, ungeſtört vom Verkehr, gearbeitet werden kann.



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 Längsachſe fotografiert, erſcheint.

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 verſchnaufen 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 Leichtheit. 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 Raume

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 Aufschüttungen 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 deren Kehrseite 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 auszusetzen, 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!

Spaßvögel 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 aussehen wie Kriemhild!

Ich weiß nicht, welche Schuhe Kriemhild getragen, aber Ursula scheint sich etwas Unelegantes vorzustellen. Sie schreitet hinaus in die kalte Feuchte, zierlich schwebt 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 zögen 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-