Zeitschrift: Nidwaldner Kalender
Herausgeber: Nidwaldner Kalender
Band: 107 (1966)

Artikel: N 2 in Nidwalden
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1033618

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

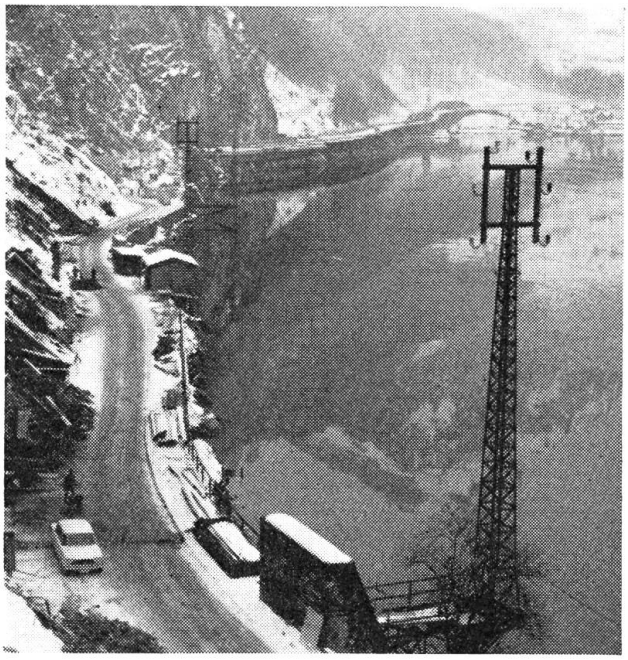
Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 02.07.2025

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

N 2 in Nidwalden

Als ob das N vor N 2 nicht Nationalstrasse, sondern Nidwalden hiesse, so nimmt diese grosse Nord-Südverbindung fast nur in Nidwalden wirkliche Form an.



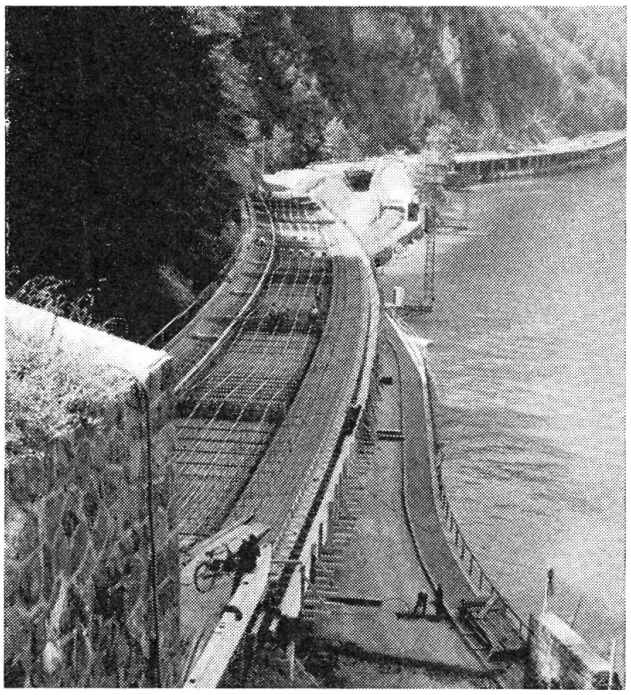
Im Januar 1965 die alte Lopperstrasse vom Portal des Tunnels Nord aus. Am Berghang sieht man die ersten Fundamente für das Lehnenviadukt vom Buchenloch. Foto Hans Diener

Am Lopper hat sich der Verkehr schon sehr flüssig gestaltet. Dafür erwuchs uns ein Karussell bei der Kreuzstrasse und eine Kurvenvielfalt in der Spychermatt. Der vernünftige Automobilist wird sich aber leicht trösten, denn innert Jahresfrist werden wir von diesen Übeln befreit sein. Und nicht nur dies, wir werden bald eine herrliche Autobahn mitten in unserm Kanton vorfinden, um die uns alle beneiden können. Der große Verkehr nach Engelberg wird, ausser Wolfenschiessen, alle Dörfer umfahren und die Gemeinden am See sind bald davon befreit, durch das kurvenreiche Stans zu fahren.

Am anschaulichsten entwickelte sich im vergangenen Jahr die Autobahn am Lopper. Nachdem der Verkehr am 10. Dezember 1964 durch den Achereggtunnel Süd geleitet wurde, konnten die Bauarbeiten zwischen Reigeldossen und Buchenloch endlich ungehindert weitergehen. Fast ein halber Kilometer Autobahn wurde innert Jahresfrist in diesem ausserordentlich schwierigen Gelände erstellt.

Im Dreckloch mussten 25 000 m² Schotter und Felstrümmer abgetragen und abtransportiert werden. Diese Arbeit musste an einer Böschung von 50 % ausgeführt werden. Der regnerische Sommer und damit der nasse Grund hat die Arbeit sehr stark kompliziert. Heute aber leuchtet die einstige Schutthalde bereits in einem zarten Grün. Mit einem Verfahren, bei dem Stroh aufgeschüttet und eine Klebemasse darüber gespritzt wird, fanden die Grassamen Halt und günstigen Nährboden. Mit dem Bewuchs wird die lockere Schutthalde gut befestigt.

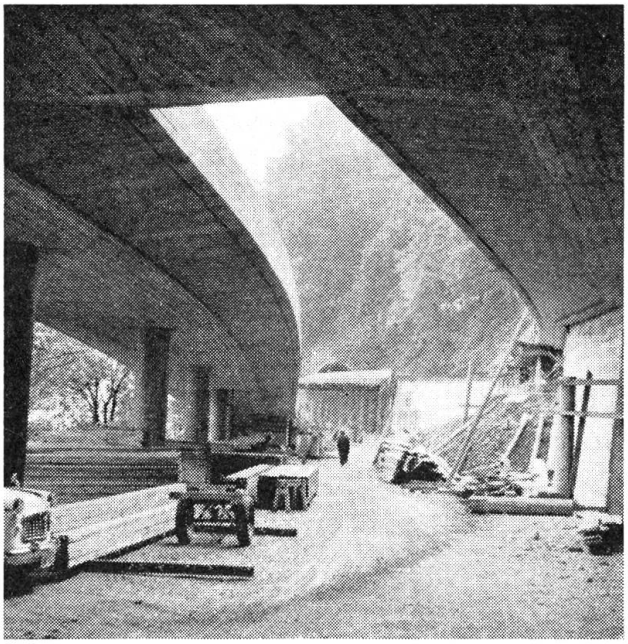
Schon im Dezember 64 wurden für die Fundamente des Lehnenviaduktes Hanggruben ausgehoben und gespriesst. Heute



Im Juli 1965 Blick vom Buchenloch Richtung Dreckloch. Im Vordergrund links das Tunnelportal Nord, anschliessend Armierung und Vorspannkabel des Lehnenviaduktes. Foto Hans Diener

Der Stanser-Boden mit der zukünftigen Autobahn. Wie ein Fluss teilt die Autobahn die einstigen Nachbarn, sie, die ferne Länder miteinander verbindet. Damit die Landschaft vereint bleibt, sind in relativ kurzen Abständen Brücken und Unterführungen angelegt worden. Mitten im Bild liegt das Anschlusswerk Spychermatt, das als Verbindung vom Gotthard zum Brünig und umgekehrt

gilt. Am rechten Bildrand, nicht mehr sichtbar, läge das Anschlusswerk Kreuzstrasse, das ebenfalls im Ausbau begriffen ist. Die Anschlusstrasse von dort nach Engelberg steht vor ihrer Vollendung. Bis zum nächsten Kalender wird die grosszügige Anlage auf dem Bild den Leuten ennet dem Wasser und im hintern Tal die kurvenreiche Strasse durchs Stanserdorf ersparen. Foto Pater Adelhelm Bünter



Links Auffahrtsrampe für den Verkehr von Stansstad und Obwalden auf die Autobahn. Rechts die Autobahn vom Buchenloch kommend in Richtung Luzern. Zwischen beiden Strassenbrücken im Hintergrund das Tunneltor vom Buchenloch.
Foto Hans Diener

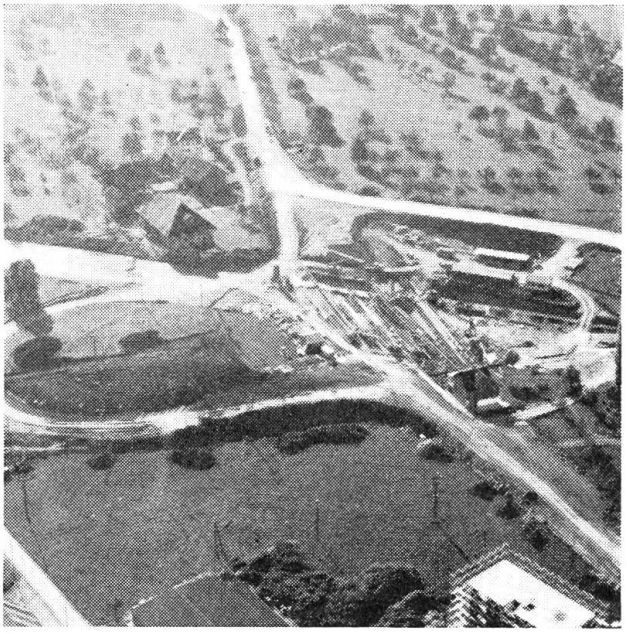
sind diese Fundamentgruben bereits wieder zugedeckt und unsichtbar. Zwischen Buchenloch und Dreckloch ruht das Lehnenviadukt von 155 Meter Länge auf 7 Stützen von unterschiedlicher Höhe.

Die Stützmauer beim Dreckloch von 6—8 Meter Höhe, also die Verbindung zwischen Lehnen- und Loppervіadukt ist praktisch fertig erstellt. Bei günstiger Wetterlage könnte noch im Dezember 65 durch den Tunnel Nord gefahren werden. Im Bereich zwischen Acheregg und Dreckloch verläuft die Auffahrt von Stansstad und Obwalden auf die Autobahn. Die Kunstbaute zur Auffahrt ist fertig erstellt. Für diese Zufahrt mussten die engen Kurven vor dem Felsvorsprung beim St. Niklaus Helgenstöckli gestreckt werden. Circa 8000 m² Fels wurden weggesprengt. Bei der letzten Sprengung am 29. September wurde eine Glanzleistung vollbracht. Die grosse Felspartie musste so abgesprengt werden, dass sich am Fels eine senkrechte Partie bildete und trotzdem das Material dieser hohen Wand nicht im See verschwand. Bohrlöcher von 17 Meter Tiefe und verschiedene Sorten Sprengstoff fanden dabei Verwendung. Vom Nauen aus war es ein imponierendes Schauspiel, wie die ganze Felswand angehoben wurde und genau wie vorausgesehen als riesiger Haufen auf der alten Strasse liegen blieb. Inzwischen ist die Strasse wieder freigegeben und für den Kleinverkehr offen. Die 4 Kurven am Loppervorsprung wurden damit gestreckt. Aus einer engen Wellenlinie wurde eine schlanke S-Kurve.

Die Überbrückungen über dem See, die teilweise schon erstellt sind, betragen am breitesten Ort 6 Meter. Das Trottoir wird fast überall in den See auskragend konstruiert.

Damit wird der Verkehr von Stansstad und vom Brünig her sich reibungslos in die Autobahn einfügen. Die langen Autoschlangen und die Stockungen in den Stossverkehrszeiten, die immer zum Alpdruck der Ferienreisenden und Sonntagsausflügler gehörten, werden endlich ausgeschaltet sein.

Die Achereggtunnels, die für die meisten zu einer fast selbstverständlichen Bequemlichkeit wurden, sind praktisch fertig erstellt. Im Tunnel Nord, der bald befahren werden kann, sind Wandverkleidungen und Beleuchtung eingebaut. Der Tunnel



Das Anschlusswerk Spichermatt vom Flugzeug aus.
Foto Arnold Odermatt

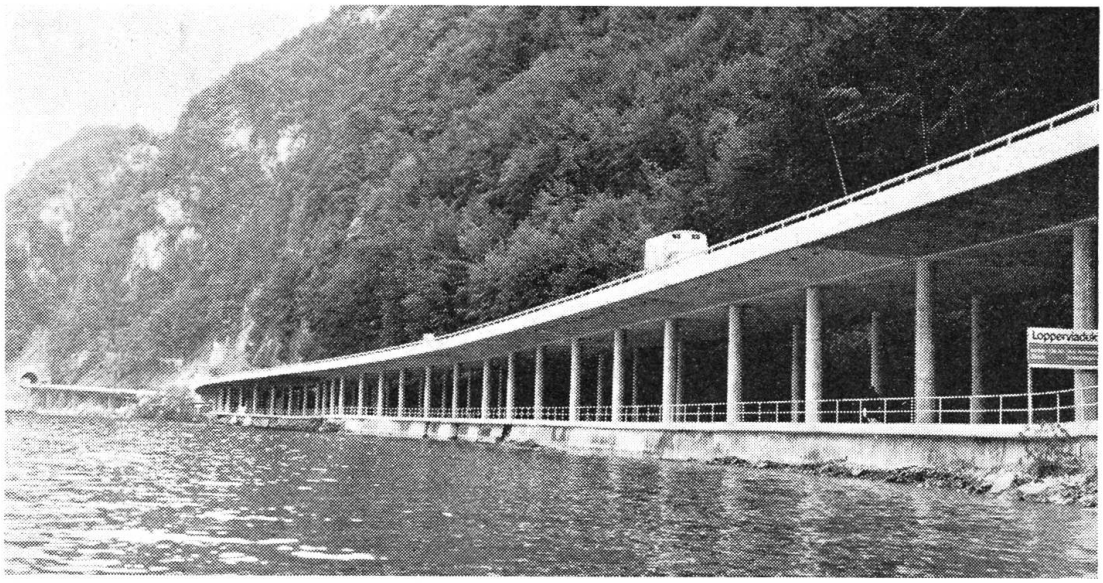


Foto Arnold Odermatt

Blick von Hergiswil auf Loppviadukt, Lehnenviadukt und auskragende Trottoirs.

Süd misst 750 Meter, Nord 269 Meter und Ost 70 Meter. Alle sind hell erleuchtet und mit einer unterbruchlosen, vollautomatischen Notstromgruppe ausgerüstet. Eine Mitläufergruppe verhindert, dass bei einem Stromausfall und dem Einsetzen der Notstromgruppe das Licht ausgehen könnte. Wir sehen, alles ist im Fluss und bald werden wir im Genuss einer guten Autobahn sein.

Die Tunnels Ost und Nord brauchen keine Belüftung, da sie die entsprechende Länge nicht erreichen. Beim Tunnel Süd haben wir im vergangenen Jahr bemerkt, dass oft eine starke Dunstschicht im Tunnel keinen Abzug findet. Er ist, durch die Umstände gezwungen, in einer weiten S-Kurve angelegt, die in der Mitte noch überhöht werden musste. Diese Biegung in zwei Ebenen verhindert bei gewissen Wetterlagen die natürliche Zugluft. Schon beim Bau wurde klugerweise diese Möglichkeit vorgesehen, obwohl die Länge des Tunnels gerade an der Grenze jener liegt, die belüftet werden müssen.

Wenn der Verkehr bald einmal nur in der Richtung von Hergiswil nach Stansstad fliessen wird, kann der Sog der durchfahrenden Autos diese Situation stark verändern. Trotzdem sind alle Vorbereitungen zur Ventilation eingebaut. Ein CO-Messgerät und ein automatischer Zählapparat sind im Betrieb. Die Wandverkleidungen haben sich gut bewährt, werden aber von schlechtgewarteten Dieselfahrzeugen stark verschmutzt.

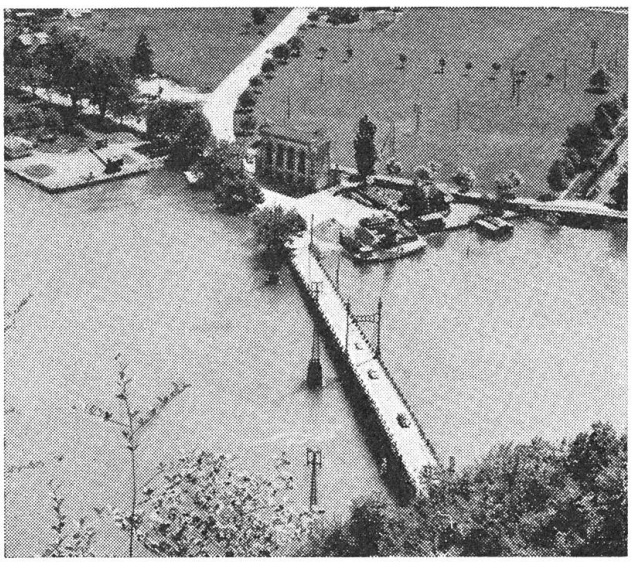
Auf der Strecke zwischen Stansstad und Kreuzstrasse sind die Vorbereitungsarbeiten gut vorangekommen. Die Autobahnüberführungen im Eichli und im Milchbrunnen sind erstellt und die Zwischenstrecken sind durch grosse Erdverschiebungen vorbereitet.

Die Auf- und Abfahrtswerke in der Spychermatt und Kreuzstrasse sind in der Vorbereitung schon weit gediehen.

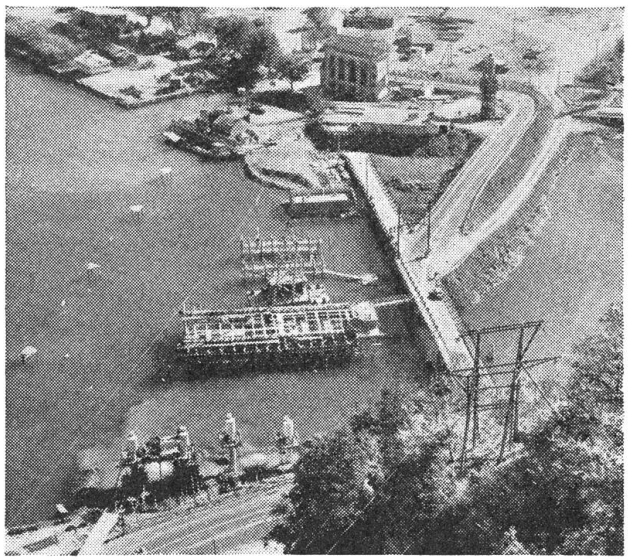
Bei der Spychermatt musste zuerst der Grundwasserspiegel durch einen frischangelegten Kanal gesenkt werden. Die zukünftige Strasse nach dem Rotzloch, die zum grossen Teil erstellt ist, gilt heute teilweise als Umfahrung des Bauplatzes.

Nicht nur dem Automobilisten wird unsere Autobahn dienen. Auch der Bauer mit Vieh und landwirtschaftlichem Fahrzeug wird es schätzen auf der Lokalstrasse nicht mehr durch die Autokolonnen belästigt zu werden, die Leute im umfahrenen Dorf werden mehr Ruhe und weniger Gestank wohltuend empfinden und das Schulkind kann dann endlich gefahrloser seinen Weg zur Schule gehen.

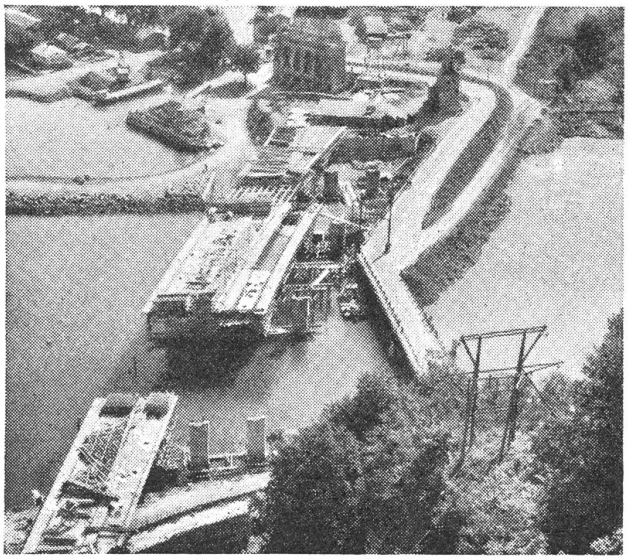
Auf die Zeit der umfahrenen Dörfer wollen wir uns gerne freuen. vm



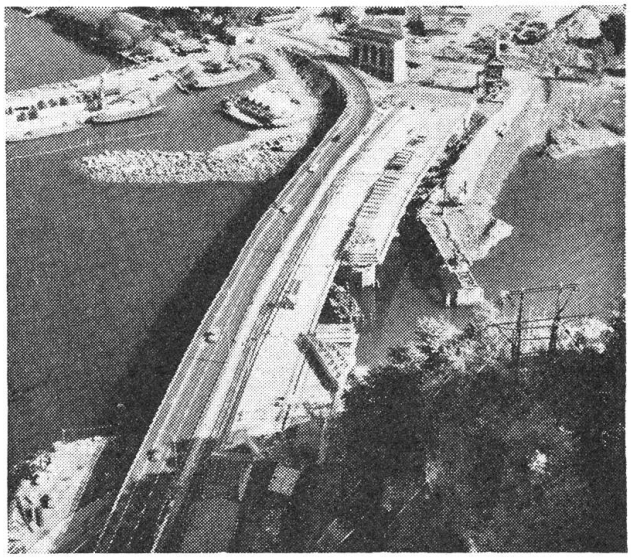
September 1960



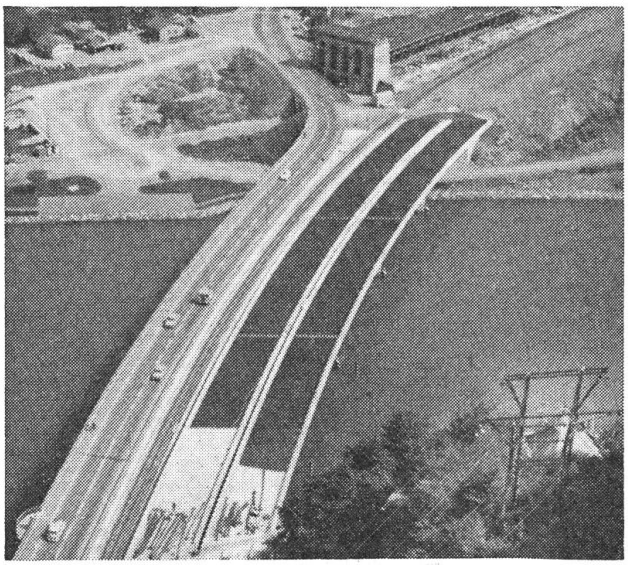
September 1961



September 1962

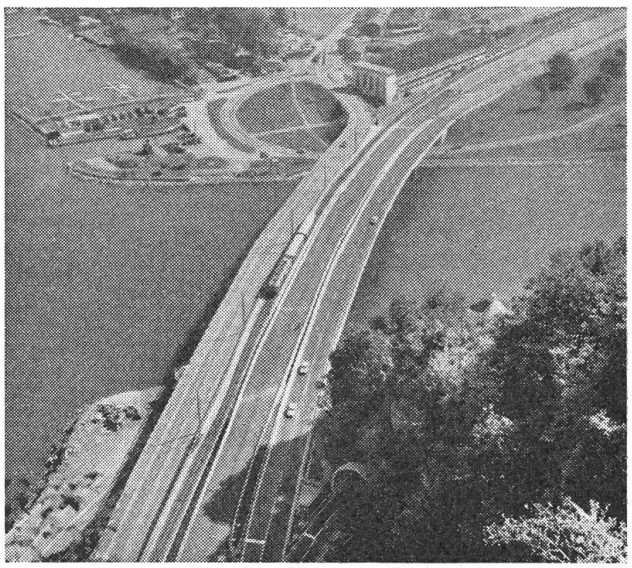


September 1963



September 1964

Fotos Arnold Odermatt



September 1965