

Lopper und Acheregg

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Nidwaldner Kalender**

Band (Jahr): **106 (1965)**

PDF erstellt am: **17.09.2024**

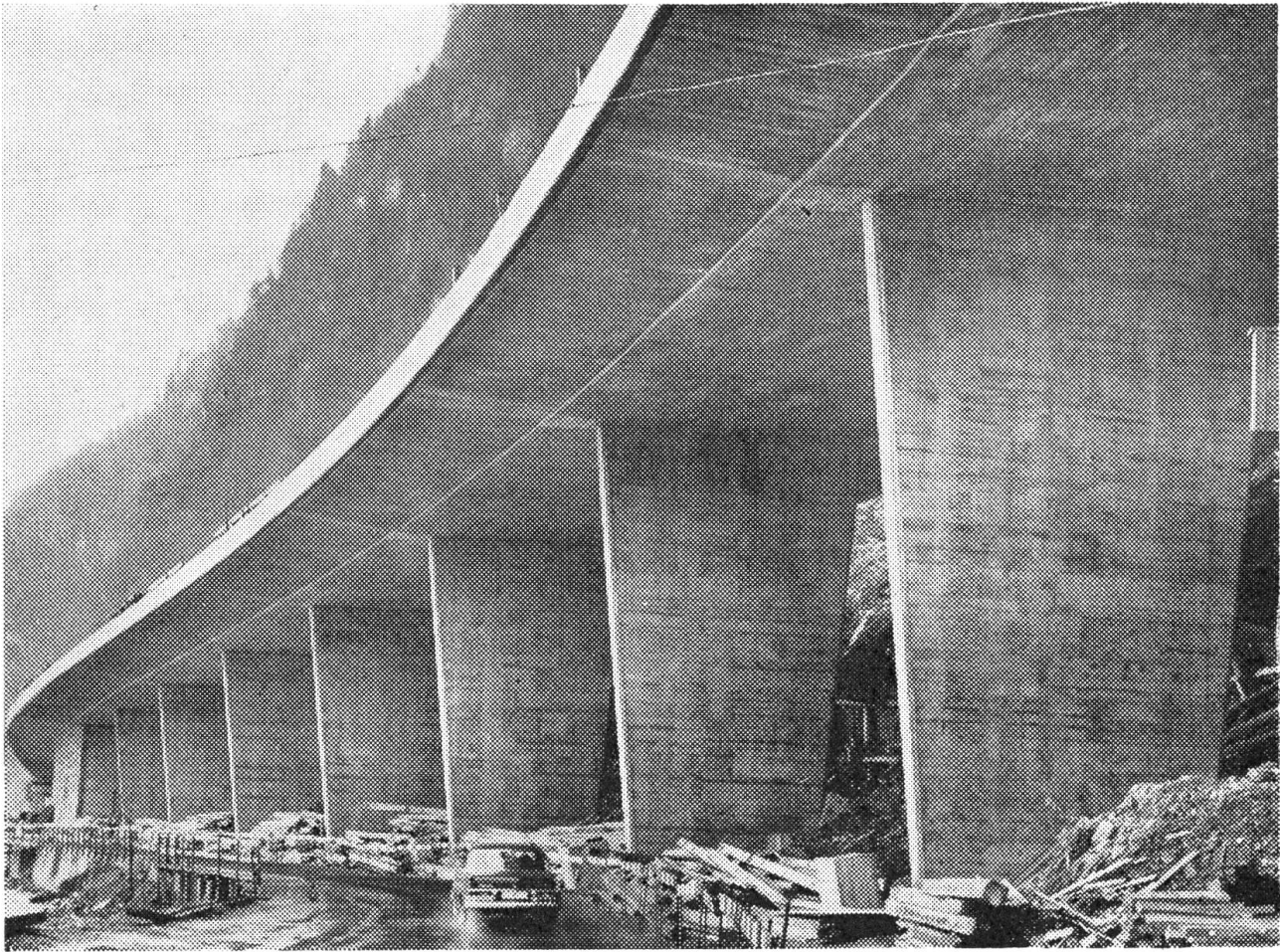
Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1033591>

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.



Das Lehnenviadukt bei Hergiswil in seinem kühnen Schwung.

Rilische 1977

Lopper und Acheregg

Im Nidwaldner Kalender 1964 sah man auf jener Seite, da die jährlichen Fortschritte der Achereggbrücke im Bild zu sehen sind, einen Teil der alten, nun abgebrochenen Drehbrücke. Nachdem wir am 19. September 1963 zum erstenmal über die neue feste Brücke fahren konnten und die alte Drehbrücke abgebrochen wurde, konnte auch das letzte Zwischenstück der Autobahnbrücke gegossen werden. Damit waren alle drei Brücken über die 170 Meter breite See-Enge fertiggestellt.

Längs dem Lopperücken wurde, in der zweiten Ebene, intensiv an der Erstellung des Lehnviaduktes von rund 252 Metern Länge mit angegeschlossenem Ausfahrtsviadukt für Hergiswil gearbeitet. Das Lehnviadukt liegt mit seinen scheibenartigen Stützen von 17,75 Metern Distanz im Hang, während das anschließende Lopperviadukt bis zum Dreifloch die Lopperstraße überbrückt. Beid-

seits der Straße mußten in einem Abstand von 12,50 Meter 24-eckige Stützen von 80 cm Durchmesser erstellt werden. Die bergseitigen Fundamente konnten normal hergestellt werden, während für 35 seeseitige Fundamente, speziellen Caissons, teilweise recht tief ins Wasser abgeteuft werden mußten. Der eigentliche Lopperviadukt, eine Fahrbahnplatte von 17,50 Meter Breite wird in Abschnitten zwischen 50 und 75 Metern gegossen. Diese Abschnitte sind durch eine Dilettationsfuge getrennt, da die Brücke sich bei Kälte zusammenzieht und bei Wärme ausdehnt. Als bewegliche Zwischenteile sind spezielle Fugenkonstruktionen mit synthetischen Gummischläuchen eingelassen. Die Abschnitte werden längs und quer vorgespannt. Bei einem Abschnitt von 75 Metern braucht es bis 187 Vorspanntafeln nebst 65 Tonnen hochwertigem Armierungsstahl. Bis ein solcher Ab-

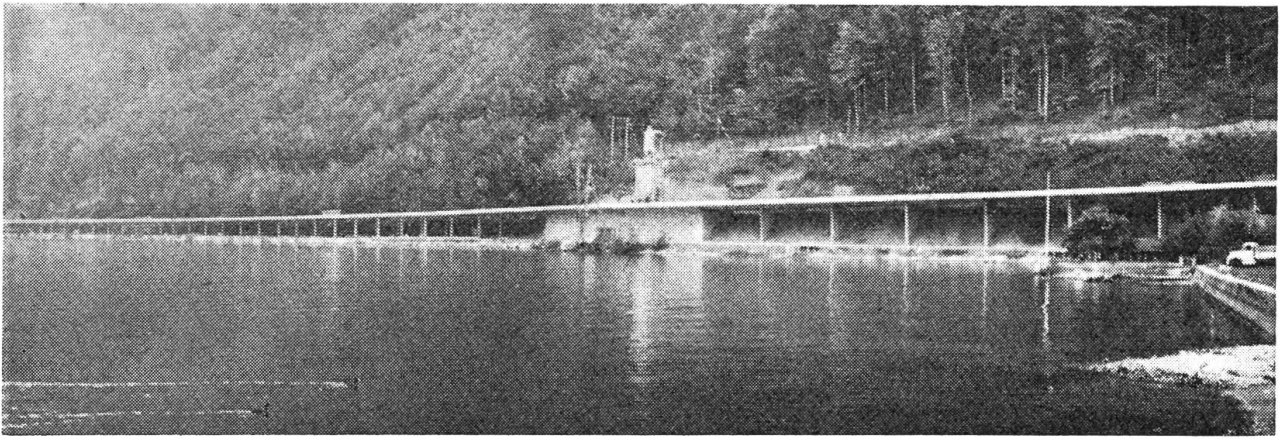


Foto U. Odermatt

Schon heute sieht man, wie elegant sich das Lopperviadukt in die Landschaft einfügt.

Schnitt zum Betonieren vorbereitet ist, sind durch zwei Monate minutiöse Arbeit notwendig. Dann wird dieser Brückenteil in einer einzigen Woche betoniert. Zur Versteifung der Betonränder werden die Abschrankungen auf beiden Außenseiten als armierte Brüstungen aufgezogen und gleichzeitig als Radabweiser ausgebildet. In der Mitte zwischen den beiden 7 Meter breiten Fahrbahnen bleibt ein Mittelstreifen von einem Meter, der mit Leitplanken versehen wird. Da die alte Lopperstraße sehr kurvenreich ist und die Autobahn eine gestreckte Linienführung verlangt, sind die Austragungen der Brückenplatte auf beiden Seiten sehr beachtlich. Die größte seeseitige Austragung beträgt 9 Meter. Somit liegt in diesem Punkt die ganze Fahrbahn in Richtung Luzern außerhalb der Stütze. Wenn wir uns vorstellen, daß dort ein Tank von 40 Tonnen darüber rollen kann, ist es begreiflich, wie sorgfältig daran gearbeitet werden muß.

Ende 1964 wird der Lopperviadukt bis zum Reigeldossen beendet sein.

In den Jahren 1965 und 66 wird das letzte Teilstück vom Reigeldossen bis Buchenloch, zum Ausgang des Tunnels Nord erstellt werden. Der erste Teil wird als Viadukt, der Rest als Lehnenviadukt ausgeführt werden. Darin einbezogen wird auch die Auffahrt von der alten Lopperstraße auf die Autobahn, die den Brünigverkehr in Richtung Luzern aufnehmen muß, erstellt. Während dieser Bauzeit ist die untere Straße für jeden motorisierten Verkehr gesperrt. Dann wird der gesamte Verkehr von Stansstad nach Hergiswil über die südseitige Acheregg-

brücke, den Tunnel von 751 Meter Länge und den Lopperviadukt nach Hergiswil geleitet. Der Verkehr von Obwalden fließt dann durch den kleinen 80 Meter langen Tunnel der neuen Acheregg-Ost-Rampe.

Der Tunnel Süd, den wir bald durchfahren werden, ist praktisch fertig installiert. Wie man auf nebenstehendem Bild sieht, ist die Tunnelröhre mit feuerverzinktem und kunststoffbedecktem Stahlblech ausgekleidet. Diese Auskleidung wurde vor allem ausgewählt, weil sie das Tropfwasser vom Fels sicher ab-



Vom hohen Betonturm aus über Lehnenviadukt und Lopperviadukt. Foto S. Diener

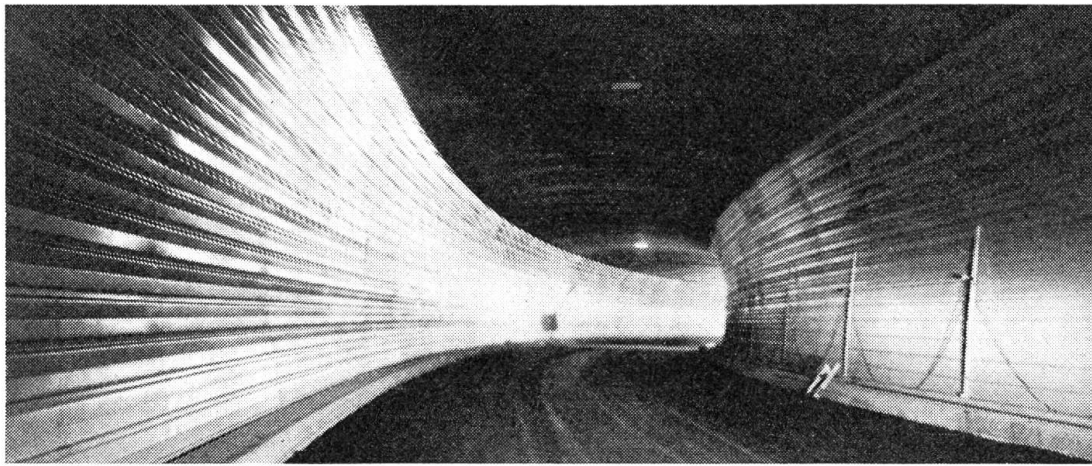


Foto M Odermatt

Der Tunnel Süd, der in kurzer Zeit im Gegenverkehr befahren wird. Der Glanz wird durch das Stahlblech hervorgerufen, das als Isolation gegen Bergwasser eingebaut wurde.

leitet. Ohne Verkleidung müßte immer riskiert werden, daß gefährliche Vereisungen auftreten. Darüberhinaus hilft die glatte Oberfläche der Verkleidung zur guten Ausnützung des Lichts. Der Tunnel wird mit Mischlicht beleuchtet. In der Nacht brennen nur Natriumleuchten. Am Tag wird das Natriumlicht mit Quecksilberdampfleuchten ergänzt und bei besonders sonnenblendendem Tageslicht durch eine Zusatzbeleuchtung verstärkt. Sollte der Strom einmal ausfallen, schaltet automatisch ein Aggregat ein, das Natriumleuchten und Signalanlage bedient.

Damit sich das Auge der Dunkelheit leicht

anpaßt, ist eine Eingangschwelle von 160 Metern installiert. Die Längenabstände verkürzen sich gegen den Eingang von 14 bis auf 2 Meter und sind bei Beginn in drei bis zwei Reihen angeordnet. Die Ausgangschwelle ist 90 Meter lang und verfügt über zwei Reihen von Lichtquellen. Zur Entlüftung des Tunnels Süd ist ein Luftkanal über der vorfabrizierten Betondecke eingebaut. Die Ventilationsmaschinen werden frühestens bei voller Belastung, wenn die Strecke bis zum Gotthard durchgehend ist, gebraucht werden. Schon jetzt aber mißt ein CO-Meßgerät wie groß der Gehalt an schädlichen Gasen ansteht.

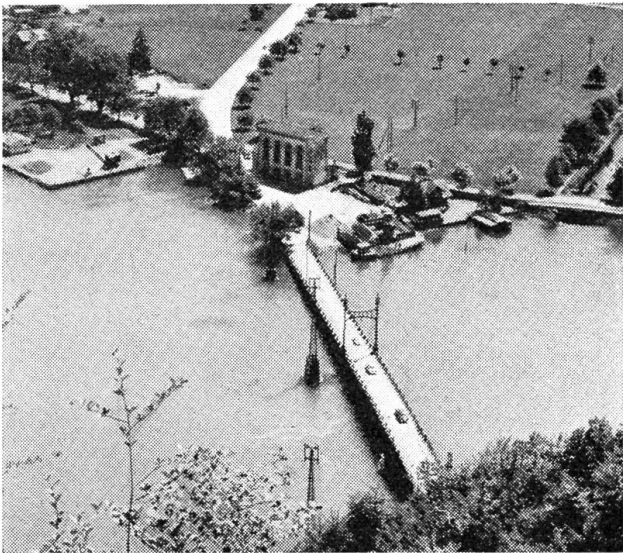
Auf der 4,6 km langen Autobahn Stansstad—Stans konnte leider, infolge der Konjunkturdämpfung, noch nicht mit Volldampf gestartet werden. Einige unumgängliche Bauten und Schüttungen im Trasse mußten im Zusammenhang mit den Tunnelbauten ausgeführt werden. So sind die Fußgängerunterführung beim neuerstellten Bahnhof Stansstad, die Querverbindungsstraße Außerfeld samt Überführung als Ersatz für die unterbrochene Rohlochstraße, sowie die neue Bahnüberführung in der Gerbi fertiggestellt. Die gesamte Autobahnstrecke Hergiswil bis Anschluß Engelberg bei der Kreuzstraße soll im Jahre 1967 dem Verkehr übergeben werden.

Die „Linksufrige“, als vierspurige Autobahn ausgebaut, ist in ihrer gesamten Länge generell projektiert und vom Bundesrat genehmigt. Die Projektierungsarbeiten für das definitive Bauprojekt sind bereits in Auftrag gegeben und werden etappenweise 1966 abgeschlossen sein.

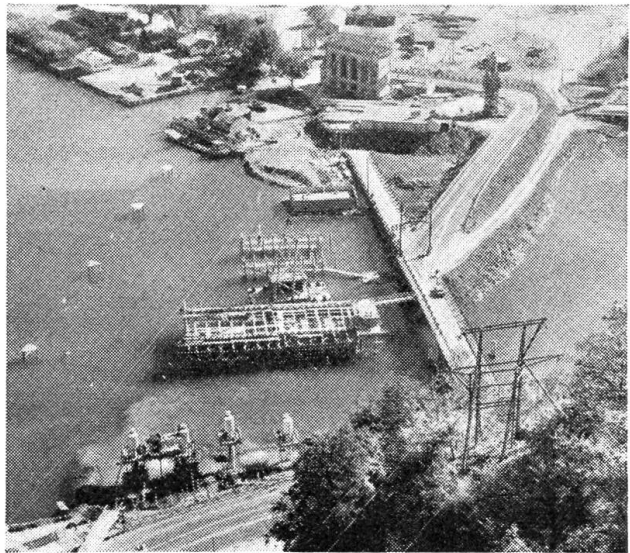


Foto S. Diener

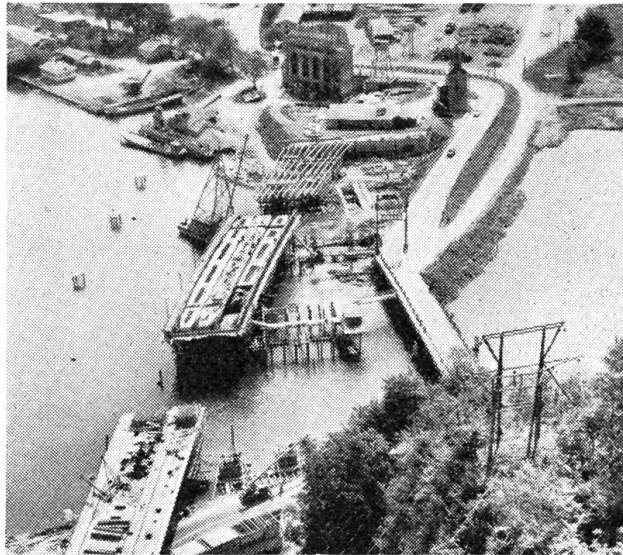
Der Blick aus dem „Loch des Jahrhunderts“ auf das voranschreitende Lopperviadukt.



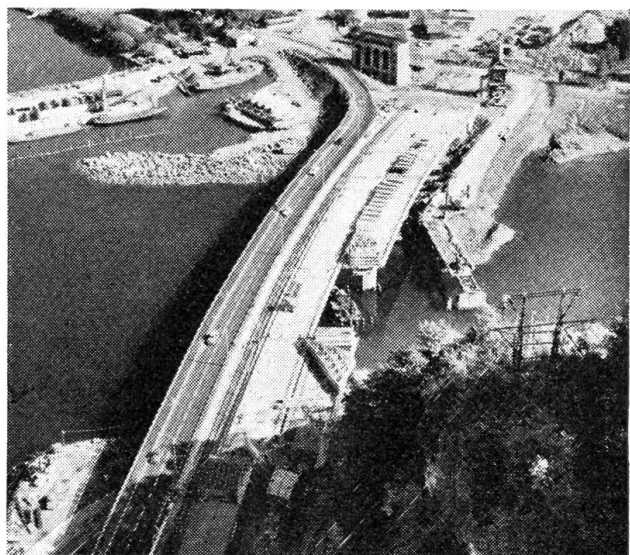
September 1960



September 1961



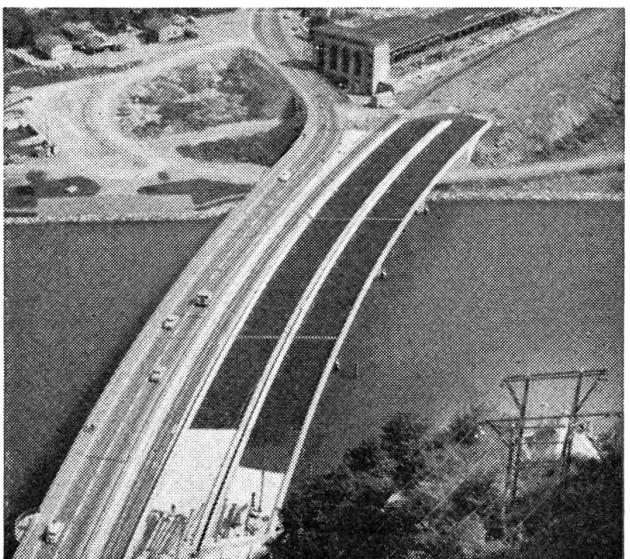
September 1962



September 1963



April 1964



September 1964 Fotos A. Odermatt