

Zeitschrift: Nidwaldner Kalender
Band: 122 (1981)

Artikel: Die Autobahn in Nidwalden nun durchgehend befahrbar
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1033969>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

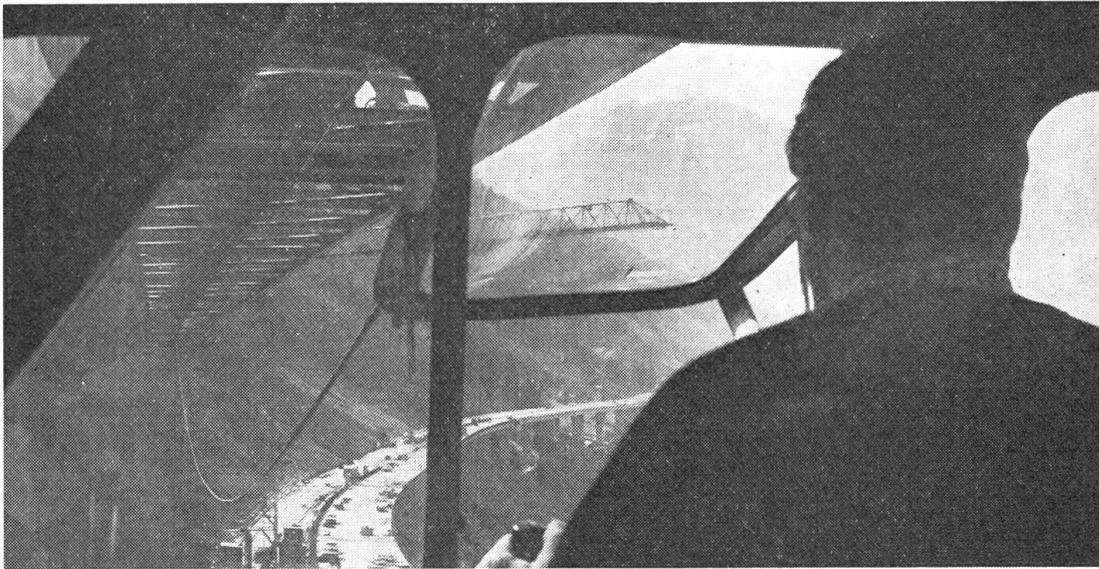
Terms of use

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 06.10.2024

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

Die Autobahn in Nidwalden nun durchgehend befahrbar



Aus schwindelnder Höhe, vom grössten Kran Europas, sehen wir auf das Lehnenviadukt bei Beckenried. Es ist das grösste Brückenwerk der schweizerischen Nationalstrasse und schliesst mit einer Länge von 3,152 km die Lücke zwischen Beckenried und dem Nordportal des Seelisbergtunnels.

Der Nordabhang unter der Klewenalp ist ständig in Bewegung. Die Hangverschiebung beträgt pro Jahr zwischen 1 bis 3 cm. Sie bewegt die ganze Schichtung bis zum Fels, der teilweise bis 72 Meter unter der Erdoberfläche liegt. Weil die Pfeiler im Fels verankert werden mussten, erreichen einige von ihnen diese enorme Höhe, bevor sie aus dem Boden herausragen. Alle Brückenstützen wurden mit Schutzschächten gesichert und am ganzen Hang Wasserfassungen erstellt, um die Erdbewegung zu verlangsamen.

Am 7. 7. 77 wurde die erste Brückenspannweite bergseits betoniert und nach zwei Jahren war die ganze Länge begehbar. Die Brückenoberfläche wurde besonders gut isoliert, damit die Witterungseinflüsse keinen Schaden anrichten können. Jede Fahrbahnbreite beträgt 7,5 Meter neben einer Standspur von 2,5 Metern.

Die gesamten Baukosten für das Lehnenviadukt Beckenried erreichen voraussichtlich den Betrag von 120 Millionen Franken.

Die beiden Röhren des Seelisbergtunnels wurden im Zeitraum von 9 Jahren erstellt.

Die Energieversorgung des Seelisbergtunnels wird vom EW-Altendorf und EW-Nidwalden gespiessen. Die maximale Leistung der Frischluft beträgt 3 450 m² pro Sekunde. Alle 150 Meter sind Sprechstellen angebracht, die mit der Kommandozentrale verbunden sind. Mit 70 Kameras kann die ganze Fahrbahn überlickt werden. Alle 900 Meter werden die Autos gezählt, deren Geschwindigkeit gemessen und der Polizei angezeigt.

Die gesamten Bau- und Investitionskosten für den grössten vierspurigen Autobahntunnel sind auf rund 720 Millionen geschätzt.

Vier Tage im September wurden die beiden Tunnelröhren am Seelisberg zur Besichtigung freigegeben. Sie konnten «erlaufen» oder mit dem Velo «erfahren» werden. Von 9 bis 17 Uhr fanden sich dreissigtausend Interessenten ein, die wissen wollten, was sie bezahlen müssen. Am Sonntag kam es zu einem Stau der Fahrräder. Man dachte bereits an einen neuen «Qualensee».

In der Hutegg waren es die Mitglieder der Musik von Bauen, die mit viel Geschick für Verpflegung sorgten und am Tunneleingang West brachte der Trachtenverein Beckenried und die Ländlermusik Käslin die Leute in Stimmung.

Keiner dachte mehr an die Schulden, die uns diese zwei Löcher in den Staatssäckel fressen, sondern nur noch ans spontane und fröhliche Fest. vm