



Das Acheregg — Nidwaldens Tor zur Welt

Der Verfasser dieses und des letzten «Nidwaldner Stubli» begegnete beim Sammeln des Materials viel Verständnis und selbstloser Zuverlässigkeit. Da er nicht alle Mitarbeiter mit Namen nennen kann, möchte er in dieser Form allen recht herzlich danken.

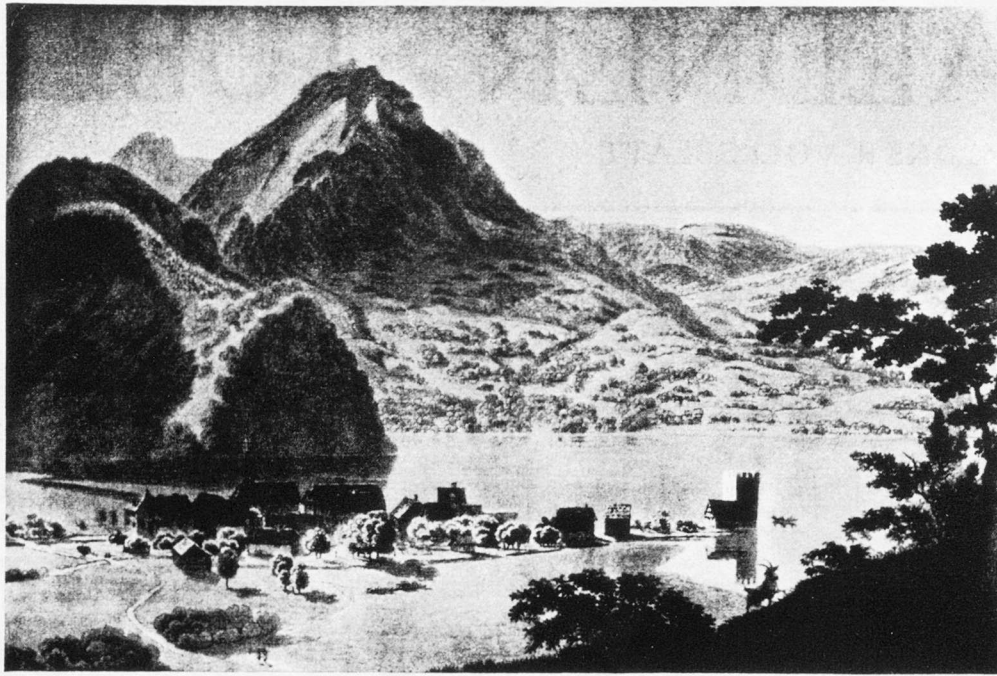
Die Verkehrswege sind die Blutbahnen eines Landes. Das war früher schon der Fall. Die ersten großen Städte bildeten sich meist an verkehrsgünstigen Orten, etwa dort, wo die grossen Heeresstraßen der Römer sich kreuzten, oder wo ein See oder ein Fluß leichte Verbindungsmöglichkeiten mit andern Ortschaften schufen. Von unvergleichlicher Wichtigkeit sind gute Verkehrswege heute. Das Kennzeichen unseres heutigen Volks- und Wirtschaftslebens ist ja gerade die gegenseitige Abhängigkeit, die Vermischung und Verknotung der einzelnen Wirtschaftszweige. Noch vor gut hundert Jahren pflanzte man in unsern Gegenden Getreide zur Selbstversorgung, denn die Einfuhr war beschwerlich; auch Hanf und Flachs wurden angebaut, damit Garne und Seile nicht von außen eingeführt werden mußten. Die Geräte und Maschinen wurden meistens aus Holz hergestellt; denn Holz ist unser einheimischer Werkstoff; Eisen und Stahle konnten nur mit Mühe in unser Land transportiert werden.

Das alles änderte sich wie mit einem Schlag, als man im Verlauf der zweiten Hälfte des letzten Jahrhunderts unser Schweizerland mit einem feinmaschigen Netz von Eisenbahnen überzog und großzügig Straßen baute. Es kommt uns kaum zum Bewußtsein, wie grundlegend Lebensweise und Berufsarbeit sich gewandelt haben. Diese Wandlung danken wir der technischen Entwicklung; und daß diese Wandlung auch die hintersten Bergtäler erfaßte, ist auf die neuen Verkehrswege und Verkehrsmittel zurückzuführen. Wie immer man sich zur neuen Entwicklung stellen mag, ob man sie begrüßt oder ob man der ruhigen, guten alten Zeit nachtrauert, eines bleibt sicher: Der Anschluß an die großen, Kantone und Länder verbindenden Straßen und Bahnen ist heute entscheidend für die wirtschaftliche Blüte eines Gebietes, und die wirtschaftlichen Voraussetzungen ermöglichen erst ein gesundes Wachsen und Entfalten von Land und Leuten.

Nidwaldens Tor zur großen Welt ist das *Acheregg* und der *Lopper*. Doch ließ sich dieses Tor nicht leicht öffnen. Die abschüssigen Lopperfelsen trotzten lange dem menschlichen Zugriff. Noch heute rumort es bei Sturmweather, und die Felsen speien Steine und Geröll hinunter als ob sie nur ungern die Menschen am Fuße des Berges vorüberziehen sähen. Das Tor aber wurde geöffnet und wird in den nächsten Jahren noch weiter geöffnet werden. Für uns gegenwärtige Menschen ist es sehr lehrreich nachzuforschen, in welchen Etappen unsere Vorfahren die Öffnung kühn erzwungen haben.

Die Holzbrücke zur Loppburg

Die erste Brücke, welche die Seenge bei Stansstad zum Acheregg überwand, war eine massive Holzkonstruktion und führte zur Loppburg auf dem ersten Vorsprung des Lopperberges. Robert Durrer datiert in den «Kunstdenkmälern des Kantons Unterwalden» die Erbauung der Loppburg in die Jahre 1173—1238/39 (S. 1001) und weiß von einem alten Dokument zu berichten, in dem von der ersten Achereggbrücke folgendes steht: «In der Enge aber, wo der Altnachter Sehe durch den Kanall in Luzernsehe flüessen thutt, sein annoch zuo sehen, wo die Stuodlen (Pfähle) von der Bruggen gewässen; der Bruggenfuß an Stansstader Riedt kan im Monath Merzen gar wohl gesechen werden, also daß eine Bruggen ab dem Riedt zu Diensten disem Schloß bis an gemelten Lopperberg gangen». Durrer glaubte zunächst diesem Zeugnis von Bünti nicht und meinte, mit den gnannten Pfählen in Wasser seien wohl die Sperrriegel in der Seenge gemeint, welche einen Teil der Befestigungen in Stansstad bildeten. Beim außerordentlich tiefen und klaren Wasserstand des Jahres 1925 konnte aber Durrer die Richtigkeit der Angaben selber bestätigen. Ziemlich parallel zur heutigen Achereggbrücke konnten Pfahlbündel gesichtet werden, welche sechs bis zehn etwa 40 cm starke Pfähle umfassen und etwa sechs Meter voneinander abstehen. Es sind dies Jochpfeiler, welche das Balkenwerk einer Holzbrücke trugen. Die ganze Brücke mochte etwa 26 Joche umfaßt haben. Der erwähnte Chronist Bünti weiß noch zu berichten,



*Stansstad mit Blick gegen das
Acheregg und den Lopper.
Anfang des 19. Jh.
Stich von Johann Jakob Wetzel
(1781—1834)*

daß am 17. März 1713 «auf dem alten Rössliplatz die oberkeitliche Mezg und Tanzlauben» zu Stans nach der großen Feuersbrunst wiederaufgebaut worden sei; dazu hätte man «zwey grose gezimerte eicheny Hölzer» von der Brücke in Stansstad ausgehoben und sie für den Bau verwendet (Durrer, S. 997).

Diese erste Holzbrücke überwand wohl den See; der Lopper aber stand hartnäckig und unüberwunden da. Eine Strassenverbindung zwischen Loppburg und Hergiswil bestand nicht.

Die Zugbrücke von 1860

Dieser fahrbare Weg am Lopper entstand erst 600 Jahre später mit dem Bau der Brünigstrasse in den Jahren 1857 bis 1862. Auf den 15. Mai 1855 waren die Vertreter der Stände Bern, Luzern, Obwalden und Nidwalden nach Bern geladen worden, um die ersten Richtlinien über Linienführung und Finanzierung auszuarbeiten. Nidwalden verlangte eine Straßenführung über Kerns, Stans nach Beckenried. Den Grund nennt der «Amtsbericht» der Regierung über das Jahr 1860. Es heißt dort, die Straßenlinie über Alpnach und Hergiswil bringe bloß der «abgeschlossenen, kleinen Gemeinde Hergiswyl» eine wünschbare Verbindung, während der übrige Kantonsteil ohne Verbindung bleibe. Zudem sei auch vorauszusehen, «daß in Folge der neuen Brünigstrasse der bisherige, nicht unbedeutende Verkehr zwischen dem Gotthardpasse und dem Berner Oberland über Beckenried und Stans durch die Länge unseres Kantons meistens verschwinden werde». Dem Wunsch Nidwaldens wurde aber nicht entsprochen, so daß sich Nidwalden vom Bau der Brünigstrasse zurückzog und ihn den anstössenden Kantonen überließ. Obwalden erhielt in der Folge auch jenen Bundesbeitrag, der für Nidwalden bestimmt war, mußte aber die Straße bis an die Luzerner Grenze ausführen. Nidwalden hatte bloß die Bodenentschädigung durchzuführen

und später für den Unterhalt der Straße aufzukommen; zu diesem Zwecke wurden von Obwalden 10 000 Fr. abgetreten, zu welcher Summe die Gemeinde Hergiswil noch 3 500 Fr. beisteuerte. In Nidwalden sorgte man sich schwer um den Anschluß an die Brünigstrasse am Acheregg. Es heißt im erwähnten «Amtsbericht» darüber: «Um die kantonalen Interessen bezüglich des Verkehrs nicht meistens zernichtet zu sehen, mußte die Regierung notgedrungen eine Verbindung mit der Brünigstrasse anstreben, was durch die Anlegung einer kostspieligen Fahrstrasse von Stansstad über das Riedland gegen das Acheregg und durch eine dortige Brückenbaute über die Seenge zu erreichen war. Allein die Bestreitung der daherigen Kosten fiel für die Regierung, die kürzlich eine neue Fahrstrasse zwischen Stans und Buochs mit sehr großem Aufwande angelegt hatte, zu hoch». Man erwog sogar die Errichtung einer Fähre, entschied sich aber für eine Brücke. Zuzufolge Beschluß der Nachgemeinde vom 9. Mai 1858 (schon damals verursachten Verkehrssorgen Extralandsgemeinden!) stellte die Regierung ein Gesuch um einen außerordentlichen Beitrag an den Bundesrat zu Händen der Bundesversammlung. Die Bundesversammlung zeigte Verständnis für die Nidwaldner Verkehrssorgen und beschloß am 19. Januar 1859 einen Beitrag von 20 000 Fr. an Brücke und Anfahrtstrasse, stellte aber als Bedingungen die ungehinderte Durchfahrt der Dampfschiffe und die Genehmigung der Baupläne durch den Bundesrat. Die gewährte Summe genügte jedoch nicht, so daß der Bau der Brücke eine Zeit lang gefährdet erschien. Zum freudigen Erstaunen der Regierung löste der damalige Baudirektor des Kantons, der erfolgreiche und initiative Unternehmer im Rotzloch, Kaspar Blättler die Schwierigkeiten mit der Erklärung, er sei bereit, für die Summe von 31 000 Fr. eine Aufzugbrücke zu erstellen, obwohl die Projekte der Ingenieure weit höhere Summen für nötig hielten. Der Landrat genehmigte am 4. Januar 1860 den Vertrag mit Bauherr Kaspar Blättler. Die Arbeiten schritten so rüstig voran, daß das Werk Ende Herbstmonat bereits öffentlich dem Verkehr übergeben werden konn-

te. Die Brücke bestand erfolgreich die Belastungsprobe: 150 Zentner Last mit sechs Pferden Vorgespann. Auch die Experten des Departementes des Innern zeigten sich «mit Vorbehalt einiger noch gewünschten Nachbesorgungen» befriedigt. Im Land herrschte große Freude. Der Erbauer der Brücke erhielt die Goldene Ehrenmedaille; zur Einweihung war sogar Militär aufgeboten worden, und in Kaspar Blättlers Hotel im Rotzloch schloß ein Bankett den denkwürdigen Tag.

Erwähnenswert ist noch die Tatsache, daß verschiedene Einsprachen den Bau behinderten. Der Amtsbericht der Regierung faßt sie so zusammen: «Sobald die Vorarbeiten im Seebecken begannen, langten namentlich beim h. Bundesrate und auch bei der hiesigen Regierung Beschwerden ein, wie die Verengung des Seeabflusses für Alpnach von großen Folgen sei, durch Stauungen und Störungen des Wassers, und durch den engen Brückendurchpaß die Schifffahrt bedeutend gefährdet, den Dampfschiffen mit stehenden Kaminen und den Ruder-schiffen mit offenem Segel die Durchfahrt abgeschnitten werde usw. Mehrere Expertisen wurden angeordnet und selbst unter Leitung bundesrätlicher Abordnung Konferenzen abgehalten». Die «letzten Beschwerden» aber, bei denen man sich nicht einigen konnte, mußten vom schweizerischen Departement des Innern entschieden werden.

Die gesamte Anlage samt der Zufahrtstraße über das Ried kostete 48 704 Fr. 53 Rp., eine für damalige Verhältnisse nicht unbedeutende Summe. Daß sich die Ratsherren dessen bewußt waren, zeigt ein Gesetz vom 21. Januar 1861, das die Besteuerung der über «die Achereggbrücke einzuführenden ohmgeldpflichtigen Getränke» regelte. Die Brücke selbst bestand aus drei festen und einem beweglichen Teil. Diese vier Teile maßen je 15,32 m. Der ans Acheregg angrenzende Teil konnte mit einer Aufzugvorrichtung von Hand in die Höhe gehoben werden. Die Durchfahrtsbreite für die Schiffe maß so im Lichtmaß 14 Meter. Doch konnte nicht die volle Breite ausgenützt werden, denn es war unmöglich, die Brücke ganz senkrecht zu heben.

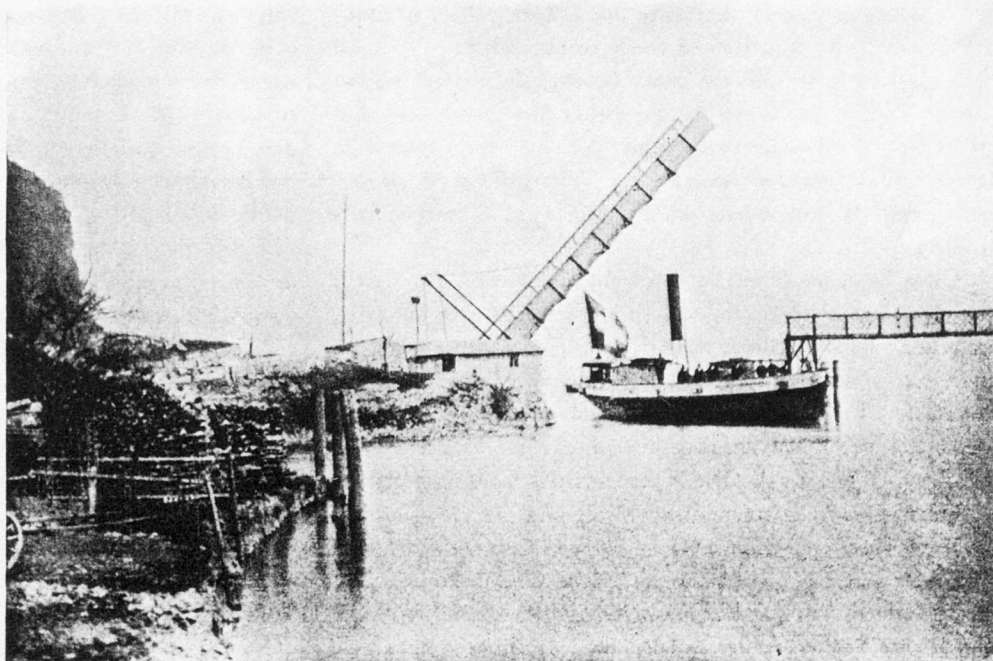
Die erste Drehbrücke von 1888

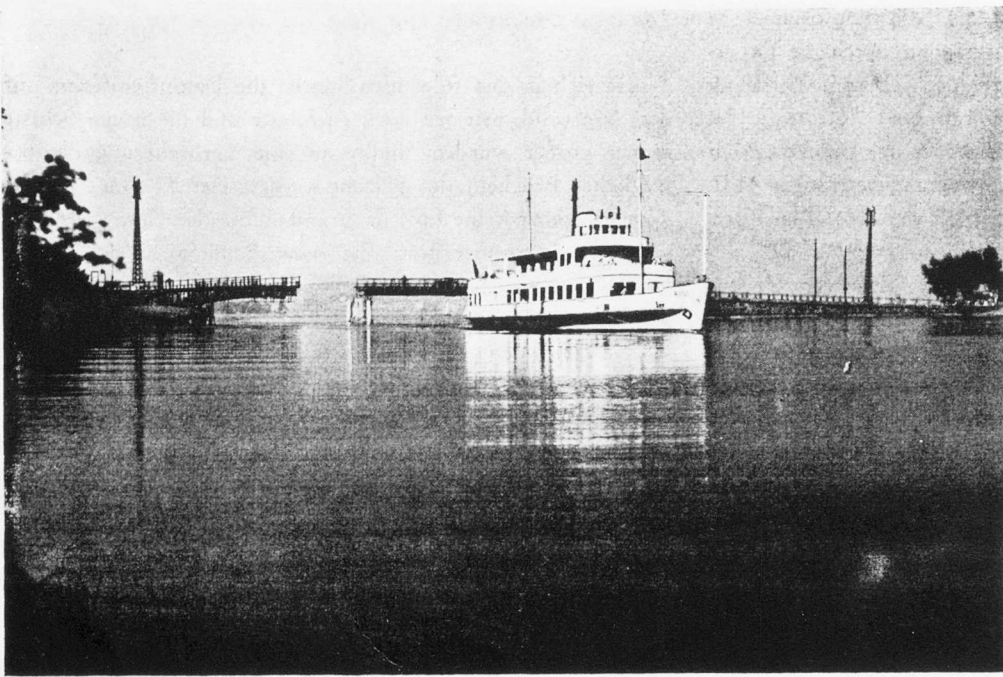
Da sich in den folgenden Jahren die Dampfschifffahrt auf dem Vierwaldstättersee stark entfaltete und die neuen Schiffe immer größer wurden, mußte an eine Verbreiterung des beweglichen Brückenteiles gedacht werden. Der Kanton Nidwalden hatte aber keine Lust dazu und stellte der Dampfschiffgesellschaft gegenüber fest, für seine Bedürfnisse genüge die Brücke in der jetzigen Gestalt vollauf. So sah sich die Dampfschiffgesellschaft veranlaßt, den Umbau der Brücke auf eigene Kosten vorzunehmen. Dies geschah im Jahre 1888. Man entschied sich, die Aufzugsbrücke in eine Drehbrücke umzugestalten. Um eine größere Durchfahrtsöffnung zu erreichen, verkürzte man den dritten festen Brückenteil von 15,32 m auf 11,36 m und erhielt so eine Lichtöffnung von etwa 18 Metern. Die gesamte drehbare Brücke samt dem Gegengewicht-arm maß etwa 23 Meter. Sie lief auf vier Laufrädern um eine Mittelstütze aus Kugellager und konnte von Hand mittels einer Kette ausgedreht werden. Bremsen waren keine vorhanden, sodaß es bei starkem Wind äußerst schwierig war, die Brücke zu bewegen oder festzuhalten. Die Handbedienung erforderte viel Zeit und es leuchtet ein, daß mit zunehmendem Straßenverkehr eine neue Lösung gesucht werden mußte, zumal da die Brücke für Wagen von über vier Tonnen gesperrt werden mußte.

Die neue Drehbrücke von 1914

Im Herbst 1911 erhielt der bekannte, kürzlich verstorbene Zürcher Professor A. Rohn von der Nidwaldner Regierung den Auftrag, den Zustand der Brücke zu prüfen. Sein Untersuchung ergab, daß sich der feste Brückenteil, der aus dem Jahre 1860 stammt, in sehr bedenklichem Zustand befinde. Die beiden ersten Pfeiler waren zu schwach gegründet und standen beim Untersuchen schief, während der dritte Pfeiler, auf dem

Aufzugbrücke am Acheregg 1860 von Bauherr Kaspar Blättler gebaut. Die Durchfahrtsöffnung maß etwa 14 Meter. Der aufziehbare Teil wurde 1888 verlängert und in eine Drehbrücke umgewandelt.





*Heutige Achereggbrücke,
1913/14 erbaut. Dieses Bild wird
bald der Vergangenheit angehören.*

die Drehbrücke zu ruhen kam, bloß aus Holzpfeilern bestand. Da eine Verstärkung der bestehenden Brücke aussichtslos war, legte Prof. Rohn im Juli 1912, also ein Jahr später den Plan einer vollständig neuen Brücke vor. Der Plan wurde angenommen und, nachdem die nötigen Beschlüsse gefaßt waren, konnte im Sommer 1913 bereits mit der Ausführung begonnen werden. Im August 1913 erstellte man eine Notbrücke entlang des festen Brückenteils, dann wurde die Drehbrücke ein wenig abgedreht und eine Verbindung mit der Notbrücke hergestellt. Die Drehbrücke selbst blieb beweglich, nahm den Verkehr auf und konnte auch für die Schifffahrt geöffnet werden. Die Ausführung des neuen festen Brückenteils konnte so in Ruhe und ungestört vor sich gehen. Mitte Oktober 1913 verschob man die alte Drehbrücke, sodaß sie zu einem festen Teil der Notbrücke wurde, die sich nun parallel zur neu zu erstellenden Brücke befand. Für den Schiffsverkehr nach Alpnach wurden nur kleine Boote eingesetzt, die unter der Brücke passieren konnten. Die Arbeiten schritten so rasch voran, daß am 15. April 1914 der Verkehr auf die neue Brücke umgeleitet werden konnte. Zwei Tage darauf war bereits die alte Drehbrücke und ein Teil der Notbrücke abgebrochen, daß die neue Drehbrücke ausgeschwenkt werden konnte; am 18. April stand sie betriebsbereit da und wurde am 25. Mai 1914 öffentlich kolaudiert.

Diese heute noch im Betrieb stehende Drehbrücke weicht von der alten insofern ab, daß sie nur zwei Pfeiler aufweist, statt drei wie die frühere. Der Pfeiler in der Mitte der Seeenge, auf dem auch der geschlossene bewegliche Teil ruht, konnte unmittelbar auf dem Lopperfelsen gegründet werden (12 Meter unter Wasserspiegel), während der zweite Pfeiler auf einem Holzrost ruht. Die lichte Durchfahrtsöffnung beträgt 22 Meter; der Dreharm mißt 27 Meter und der Gewichtssarm 12 Meter. Letzterer trägt etwa 88 Tonnen Gegengewicht. Das Drehlager hat bei ausgespannter Brücke eine Belastung von 181,5 Tonnen. Ein Elektromotor von 4,5 PS sorgt für rasche und leichte Bedienung der Brücke. Im Notfall steht noch eine

Handkurbel zu Verfügung. Die Öffnung mit Hilfe des Motors beansprucht 1,9 Minuten, während der Handbetrieb gute 20 Minuten erfordern würde.

Die Kosten werden wie folgt angegeben: 10 000 Franken erheischte der Bau der Notbrücke; 59 000 Fr. mußten für den festen Teil ausgegeben werden, während der drehbare Teil 77 800 Franken verschlang. Alles in allem, dazu noch die Unkosten, gute 150 000 Franken.

Auch dieses Werk geht nun den Gang alles Irdischen. Einmal bestaunt und bewundert, fühlt es die Last der Jahre und den ungestümen Druck der Anforderungen der neuen Zeit. Was der moderne Verkehr fordert, kann die heutige Brücke nicht mehr leisten. Wer an einem schönen Sonntag am Acheregg steht und den Verkehr vorbeibranden sieht, der wird sich des Pulsschlags der modernen Zeit gewahr. Man könnte nachdenklich werden: Wie ist doch gerade das Acheregg Symbol der menschlichen Geschichte! Jahrtausende stand der Lopperberg da, unberührt und unbegangen; er riegelte das Tal ab und schloß die Bevölkerung ein. Vor hundert Jahren war man der Abgeschlossenheit müde und erzwang sich am Acheregg und dem Lopper entlang ein Tor zur zweiten Welt. Zuerst war es eine harmlose Aufziehbrücke und eine schmale Fahrbahn. Dann wurde alles größer, breispuriger und wuchtiger. Und heute sind wir daran, den Lopperberg mit Gewalt aufzuschlitzen, um ihn sperrangelweit zu öffnen. Eine Brücke wird sich über den Acher wölben, auf dem die Fahrzeuge pausenlos dahineilen und die Bahn ihren Weg ins Tal nehmen kann. So will es die neue Zeit mit der neuen technischen Entwicklung. Es liegt darin auch ein Fingerzeig des Allerhöchsten, wenn er den Menschen solche Möglichkeiten schenkt und sie solche Mittel erfinden läßt. Unsere Aufgabe wird es sein, mit der Zeit zu gehen, sie aber zu beherrschen und sinnvoll zu gebrauchen. Großzügigkeit, Offenheit und froher Optimismus sind immer noch die besten Bauelemente, mit denen jede Zeit mit ihren Voraussetzungen das eigene Haus bauen muß.

Dr. P. Adelhelm Bünter