

Nord—Süd — Passage durch Nidwalden

Landsgemeinde 1954 — Tunnelöffnung 1980

Am nächsten Freitag, 12. 12. 12.12 geht mit dem Durchschneiden des Bandes und damit der Uebergabe der Strasse nach Uri gleichsam ein Kapitel zu Ende, das den Titel «Verkehrerschliessung» trägt. Dieses Kapitel wurde in den 40-er Jahren dieses Jahrhunderts eröffnet. Nidwalden liegt in einem Talkessel und wird umgrenzt vom Vierwaldstättersee und den Bergen. Aus dem Kanton Nidwalden hinauszukommen forderte in früheren Jahrhunderten eine Fahrt über den See oder eine anstrengende Wanderung über die Berge. Mit dem Brückenschlag am Lopper begann langsam die Zeit, wo der Verkehr nach aussen unabhängig von Dritten wurde, denn nicht jeder besass früher ein Boot. Zwar stand Nidwalden bei der Festlegung des Eisenbahnnetzes im letzten Jahrhundert ebenfalls im Gespräch, doch die Linie ging schliesslich am rechten Vierwaldstätterseeufer entlang. Mit dem Bau der Lopperstrasse und der Ueberquerung der Seeenge beim Acheregg mit einer Zugbrücke begann erst eigentlich die Verkehrerschliessung im Kanton Nidwalden. Immer stand auch eine Strassenverbindung nach Uri in Diskussion.

Das Aufkommen des Autos liess immer mehr zur Tatsache werden, dass die alten Strassen nicht mehr genügen. Denken wir daran, dass es keine 50 Jahre her sind, dass unsere Strassen noch keinen Asphaltbelag hatten und dass man erst damit begann, wenigstens in den Dörfern die Strassen staubfrei zu machen. Für den öffentlichen Verkehr gab es aber die Stansstad-Engelberg-Bahn und in den Seegemeinden begannen Postautos zu fahren. Immer mehr kam das «Pendeln» nach Luzern auf, so dass die Postautos nach und von Hergiswil überfüllt und oft Sardinenbüchsen glichen. An schönen Wochenenden kam es nun durch die zunehmende Motorisierung zu grossen Verkehrsstauungen. So lag es in der Natur der Sache, dass nach besseren Strassen und besonders von den Arbeitern die in Luzern dem Verdienst nachgingen, eine gute Verbindung nach Luzern verlangt wurde.

Bahn und Strasse

Wie einleitend erwähnt, brauchen in Nidwalden grosse Werke ihre Reifezeit. So war es auch in 40-er Jahren, als langsam der Ausbau der Strassen und des öffentlichen Verkehrs

immer mehr in die Tagesordnung der Behörden aufrückten. Die Stansstad-Engelberg-Bahn wurde immer mehr zum finanziellen Sorgenkind, denn die Frequenzen liessen zu wünschen übrig. Andererseits wurde von niemandem die volkswirtschaftliche Bedeutung der Bahn in Zweifel gezogen. Zum Kernpunkt wurde aber die Frage, ob man die Bahn sanieren soll und daneben das Strassennetz leistungsfähiger zu machen, auf dem die Auto-

busse leicht verkehren können. So wurde es anfänglich zu einem Meinungsstreit Bahn oder Strasse. In diesem Kampf gab es aber einen Mann, der als Mitrealisator des Bannalpwerkes im Volk recht hohe Achtung hatte. Landammann und Baudirektor Remigi Joller. Für ihn gab es weder eine Bahn noch eine Strasse zu verfechten, sondern nur Bahn und Strasse. In einem Bericht des Nidwaldner Volksblatt im Jahre 1954 ist zu lesen, dass bereits

Zum Geleit

Noch vor einer Generation stellte Nidwalden eine, durch Berge und Seen abgegrenzte, in sich vollkommen abgeschlossene und weitgehend von der Landwirtschaft geprägte Region dar. Die topographische Lage dieser so reizvollen und lieblichen Landschaft, der unsere ganze Liebe gilt, liess jedoch die wirtschaftliche und bevölkerungsmässige Entwicklung weit hinter dem Durchschnitt der übrigen Schweizer-Kantone zurückliegen. Aber wie schon früher — ich denke da beispielsweise an den Franzosenüberfall von 1798 oder an die Realisierung einer eigenen Energieversorgung in den dreissiger Jahren dieses Jahrhunderts — haben sich die Nidwaldner in einer, ihnen typischen Eigenwilligkeit aufgekratzt, das Schicksal selbst an die Hand zu nehmen. Es galt, Tür und Tor weit zu öffnen, aus der bisherigen Isolation herauszubrechen und mit allen Mitteln den Anschluss an die nähere und weitere Welt herzustellen.

Anlässlich der denkwürdigen Landsgemeinde 1954 hat das Nidwaldner Volk in einem Beschluss von ausserordentlicher Tragweite bestimmt, sowohl die bestehende Lokalbahn durch eine neu zu schaffende Verbindung an das SBB-Netz anzuschliessen, als auch den Bau der Nationalstrasse N2 von der Kantonsgrenze Luzern nach der Kantonsgrenze Uri zu realisieren. Bedenkt man, dass damals Nidwalden rund 20 000 Einwohner zählte und die Gesamtkosten der Verkehrssanierung auf rund 300 Millionen Franken geschätzt wurden, zeigt dieser wahrhaftig einmalige Entschluss von einer unerhörten Grosszügigkeit und Willenskraft. Heute, gut 25 Jahre später stellen wir mit Befriedigung fest, dass einerseits der Bahnanschluss an das SBB-Netz hergestellt ist und andererseits die Autobahn uns

im Norden bereits mit Luzern verbindet, in wenigen Tagen wird der Zusammenschluss der Autobahn mit der Gotthard-Route Wirklichkeit sein.

Der Autobahnbau in Nidwalden stellte die Ingenieure und Fachleute vor ungewöhnliche Probleme. Schon die Bezwingung des Loppers und der See-Enge von Acheregg dürfen als technische Meisterleistungen bewertet werden. Doch erheblich komplexer gestaltete sich die Problematik im Raume Beckenried-Rüteneu: Musste doch das topographisch und geologisch schwierige Gelände überquert und anschliessend der Seelisberg durchstossen werden.

In einer rund 9-jährigen Bauzeit ist im Raume Beckenried eine gewaltige Leistung vollbracht worden. Es darf und muss den Schöpfer und Realisatoren der beiden gigantischen Bauwerke Seelisbergtunnel und Lehnenviadukt Beckenried mit Dankbarkeit attestiert werden, dass sie ihre Aufgabe mit grosser Sachkenntnis, äusserster Sorgfalt und voller Hingabe gelöst haben.

Mit diesem Teilstück ist eine der klaffenden Lücken in der Nationalstrasse N2 — der klassischen Nord-Süd-Transversale — geschlossen worden. Nidwalden, das dadurch zum Durchgangskanton wird, hat einen massgebenden Beitrag zum grossen Nationalen Werk geleistet. Ohne Zweifel zieht die neue Verkehrs-Situation eine wirtschaftliche und touristische Belebung der Region nach sich. Der Preis hierfür ist jedoch beträchtlich. Hat doch Nidwalden enorme Lasten auf sich genommen, Belastungen finanzieller Art und insbesondere Belastungen der Umwelt. Gebe ein gütiges Geschick, dass die Vorteile dereinst überwiegen.

Bruno Leuthold, Baudirektor



Der Bahnübergang beim Engel und Schlüssel in Hergiswil war berüchtigt. Beim Hotel Engel hat die Spitzhacke bereits angesetzt und der Autobahnbau an der Luzerner Grenze hat begonnen.



Auf der Lopperstrasse schlängelte sich der Verkehr dem Berg entlang. Die kahle Waldfläche zeigt den Baubeginn am Lopper.

eine 13jährige Verkehrssanierungsgeschichte vergangen sei, bis man zum eigentlichen Landsgemeindeentscheid gekommen ist. Viele werden sich an Landammann Remigi Joller erinnern, wie er an der Landsgemeinde und im Landrat für Bahn und Strasse kämpfte. Er darf wohl füglich als der Vater der Nidwaldner Verkehrserschliessung bezeichnet werden, wie sie nun vollendet wird.

Bund muss helfen

Es war von allem Anfang klar, dass die Stansstad-Engelberg-Bahn nur saniert werden kann, wenn sie den Anschluss an das SBB-Netz in Hergiswil findet. Dies verlangte Fühlungnahme mit dem Bund. In Bern war die Verwaltung zu Beginn gar nicht besonders daran interessiert. Es brauchte die Persönlichkeiten von Bundesrat Escher und seinem Nachfolger Lepori, die sich gegen die Verwaltung und später auch in den eidgenössischen Parlamenten für diesen Anschluss und der finanziellen Hilfe des Bundes einsetzten. Es sei darauf hingewiesen, dass beide Bundesräte, Escher war Walliser, Lepori war Tessiner, aus Randgebieten und Bergkantonen stammten und deshalb wohl auch das richtige Einfühlungsvermögen in die Probleme des Kantons Nidwalden hatte.

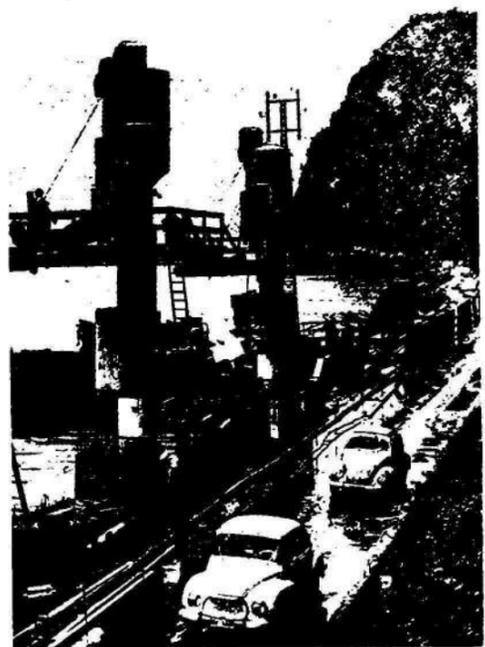
Anders sah es bei der Strasse aus. Dass am Lopper etwas geschehen musste, war klar. Doch diesen Riegel zu überwinden war weit weniger einfach. Baudirektor Remigi Joller befürwortete eine grosszügige Lösung. Luzern hatte als Umfahrung von Horw das erste Autobahnstück in der Schweiz zwischen Kriens und Horw erstellt. Für viele war es nun selbstverständlich, diese vierspurige Strasse abzunehmen und in den Kanton einzuführen. So kam es zur denkwürdigen Landsgemeinde 1954, wo der erste Grundsatzentscheid für die Verkehrssanierung gefällt wurde.

Landsgemeinde 1954

In den ersten vier Monaten des Jahres 1954 konkretisierten sich die Verhandlungen mit Bern über den Anschluss der Stansstad-Engelberg-Bahn nach Hergiswil und es konnte

auch ein finanzieller Verteiler zwischen Nidwalden, Obwalden und dem Bund gefunden werden. Während die Regierung fürs Erste die Bahn forcieren wollte, war Landammann Joller der Meinung, dass auch gleich der Ausbau der Hauptstrasse Nr. 4 von der Luzerner Kantonsstrasse bis nach Stansstad beschlossen werden soll. Er fand dann auch die Mehrheit im Landrat. Uebrigens tagte dieser zu dieser Zeit fast permanent. So waren Landratssitzungen am 6., 10., und 11. Februar, was bezeugt, dass der Landrat und die Regierung es plötzlich eilig hatten.

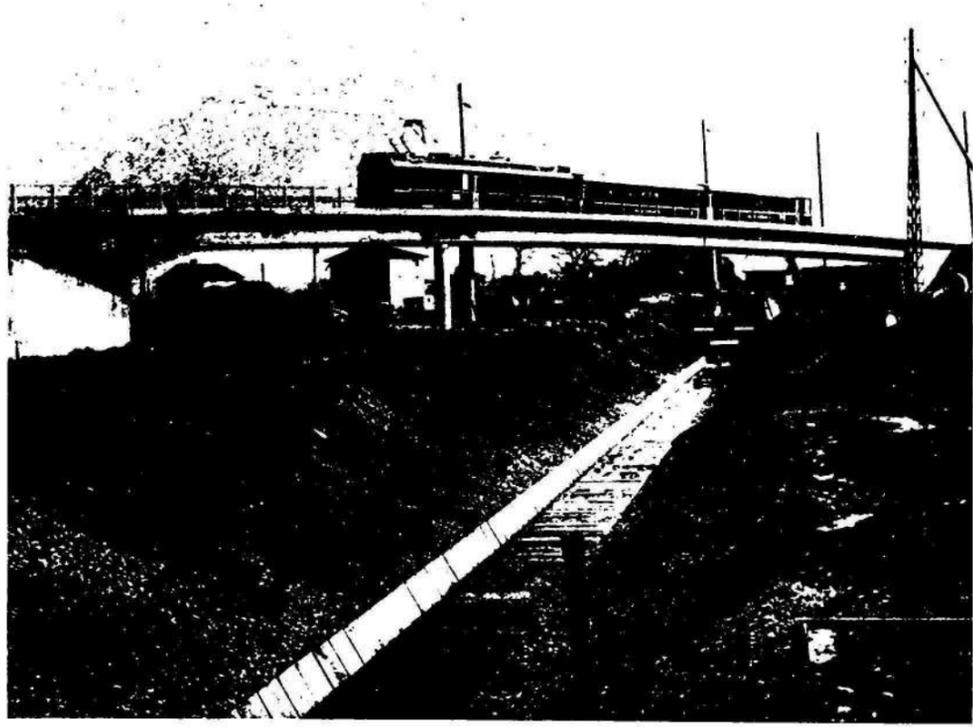
Die Landsgemeindevorlage war zweigeteilt. Zuerst wurde über die Sanierung der Bahn und dem Anschluss nach Hergiswil abgestimmt. Ein Meer der jubelnden Hände erhob sich und sie fand keine Gegner. Anders dann bei der Strasse. Scheinbar hatten die Befürworter die bessere Taktik und liessen vorerst die Gegner ihr Pulver verschiessen. Erziehungsrat Zumbühl, Wolfenschiessen (unser heutige Ständerat Norbert Zumbühl) war damals Präsident der Jungkonservativen, die die Verwerfung beantragten. Zumbühl sprach von «Strassenwahnsinn» und vom bäuerlichen Boden, der da geopfert werden müsse. Er fand es auch nicht richtig, dass die Gemeinden nichts zur Linienführung sagen können. Diese Kompetenz wurde dem Landrat abgetreten. Ein weiterer Gegner war der damalige Gemeindegemeinschreiber Werner Zimmermann (später Landratspräsident), der besonders die finanzielle Belastung hervorhob. Weitere Redner die sich gegen die Strasse aussprachen wa-



Die Fundamente auf der Seeseite mussten mit Druckluftcaisson unter dem Wasserspiegel versetzt werden. Der Verkehr musste sich an den Baustellen vorbeizwängen.

ren Ständerat Werner Christen, «Post-Lunzi» aus Hergiswil, Emil Zraggen und Sekundarlehrer Schibli, beide aus Hergiswil. Alfons Businger, Stans, Josef Niederberger-Meier, Dallenwil, German Murer und dann Landammann Remigi Joller verteidigten den Strassenbau. Sie bekamen auch die überwältigende Zustimmung des Volkes.

Gleichzeitig mit dem Beschluss der Verkehrssanierung wurde ein Finanzbeschluss gefasst. So wird seit dem 1. Januar 1955 eine Spezial-



In Stans überquert die LSE die Autobahn, wobei man besonders mit dem Grundwasser zu kämpfen hatte.

rechnung geführt. Diese Rechnung wird durch Beiträge aus der Staatskasse, einem Steuerzuschlag von 5 Zehntel, sowie Anteilen aus dem Reingewinn des Elektrizitätswerkes und der Kantonalbank gespiesen.

1960 wurde die «Linksufrige» beschlossen

Nach dem Entscheid von 1954 ging man an die Realisierung der Bahnverbindung nach Hergiswil und am 19. Dezember 1964 konnte die Bahn ihren Betrieb aufnehmen. Inzwischen wurde der Bund selber tätig auf dem Nationalstrassenbau und erliess ein Nationalstrassengesetz. Es war immer wieder von der «Linksufrigen Strasse» nach Uri die Rede und nachdem man nun das Tor Richtung Luzern öffnete, kam auch der Drang nach Süden. Ganz besonders die Seegemeinden zeigten daran ein besonderes Interesse. In der Begründung des Regierungsrates lesen wir folgendes:

«Mitbürger, wieder steht eine Landsgemeinde bevor, auf die das ganze Schweizerland mit Spannung und Interesse schaut. Wieder ist es der kleine Kanton Nidwalden, von dem ein zukunftsgläubiger und mutiger Entscheid erwartet wird, und wieder ist die Bevölkerung eines kleinen Berglandes aufgerufen, bahnbrechend für den grosszügigen Ausbau unseres nationalen Strassennetzes einzustehen. Erweisen wir uns des Vertrauens würdig, verkennen wir aber vor allem nicht die Bedeutung, die die «Linksufrige Vierwaldstättersee-Strasse» als Entlastung unseres bestehenden Strassennetzes, als wirtschaftlich und touristisch wertvoller Verkehrsweg und als Basis steigender Prosperität für unseren Kanton haben wird.»

Die Landsgemeinde stimmte als grundsätzlicher Entscheid der Projektierung zu. Etwas mehr harzte es dann 1964. 1960 hatte ja der Landrat die Kompetenz für die Festlegung der Linienführung erhalten. Jetzt ging es um den grossen finanziellen Brocken. Damals wurde mit einem Kostenaufwand — von Hergiswil bis Uri — von 200 Mio Franken gerechnet. Dies rief natürlich Skeptiker auf den Plan, denn solche Beträge waren für Nidwalden doch recht gross. Doch über die Finanzie-

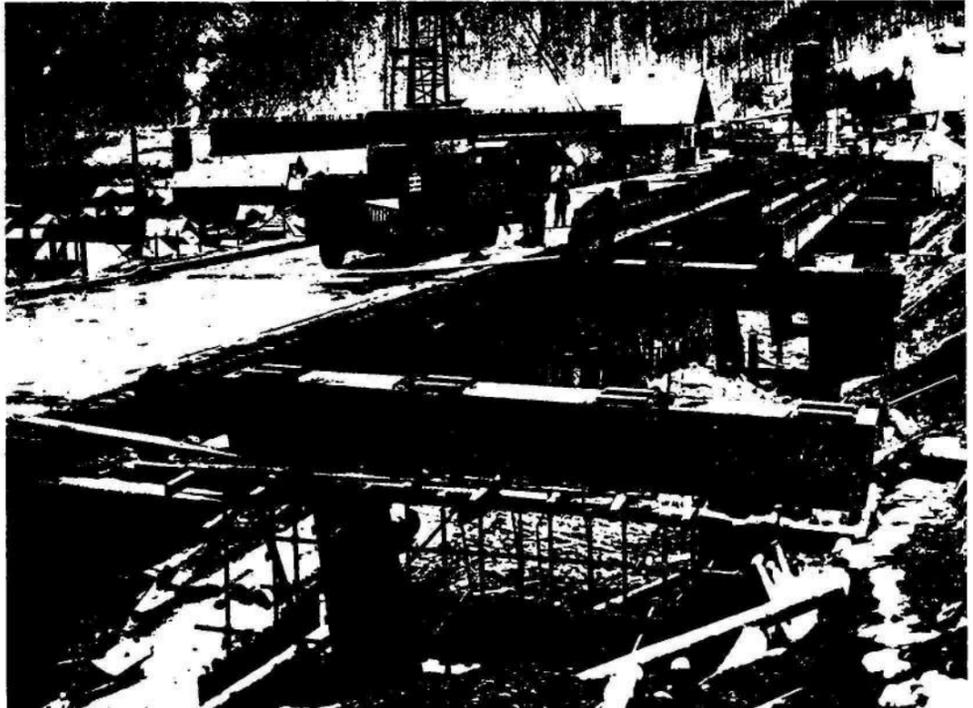


Bald ist der Brückenschlag am Acheregg vollendet und die alte Brücke hat ausgedient.

rung ist in einem anderen Artikel die Rede. Die Redekunst des damaligen Baudirektors August Albrecht und die bedächtiger Art des Finanzdirektor Adolf von Matt überzeugten die Landsgemeindebürger, so dass grünes Licht für die Strasse nach Süden gegeben wurde. Es war dies auch der eigentlich letzte wichtige Entscheid im Bereich der Verkehrserschliessung des Kantons Nidwalden. Die folgenden Beschlüsse im Landrat und an der Landsgemeinde standen dann eher unter dem Sprichwort «Wer A sagt muss auch B sagen». So galt es denn in der Folge mit der Autobahn zu leben, die vorerst als Bauauftrag Geld in unsere Gemeinde brachte und hoffentlich in Zukunft die in sie gesetzten Hoffnungen bezüglich Touristik und Ansiedlung von Betrieben mit Arbeitsplätzen erfüllt.



Beim Autobahnbau war der Maschineneinsatz recht gross, aber ohne Menschen ging es nicht, wie hier der friedliche Aufmarsch zeigt.



Das Zwydenviadukt in Hergiswil ist die erste der vielen Kunstbauten und schon bei den ersten Autobahnkilometern stellte das Gelände erste Hindernisse.



Das «jungfräuliche Stansstad» vor der Verkehrssanierung. Erste Wohnblöcke deuten bereits die kommende Entwicklung an.

men. Es wurde 1956 an der Stelle des ehemaligen Schulhauses ein Gemeindehaus mit neuen Postlokalitäten gebaut. Die alte Post im Bahnhofgebäude war zu eng geworden. 1962 konnte das erste Baureglement mit einem Teilzonenplan nach dem zweiten Anlauf unter Dachgebracht werden. Auch die grünen Matten des «Ziel» in sonniger Lage zwischen dem Mühlebach und den schroffen Felsen des Bürgenberges, der Bürgenstockstrasse und des «Giesslibaches», vermochte der Baulust nicht zu widerstehen. Innert zirka 10 Jahren ist das neue Zielmatte-Quartier fast vollständig überbaut worden. An der Rückwand der gestaffelten Ueberbauung plazieren sich die ersten zwei Hochhäuser von Stansstad. Später kamen die Ueberbauungen der Sommerweid und in den letzten Jahren die Wohn- und Gewerbebauten im Ausserfeld und in der Schützenmatte. An der Rotzbergstrasse entstanden grosse Wohnüberbauungen. Dies ist sicher ein Verdienst der guten Verkehrslage, in die Stansstad mit der Luzern-Stans-Engelberg-Bahn und der Autobahn gerückt wurde und dazu die Lage zwischen See und den nahen Bergen, dass das einstige Fischer- und Zollort zur attraktiven Wohngemeinde wurde. Dass dabei die günstige Steuerlage auch das Seinige beiträgt, sei nicht ver-

Wachstum der Gemeinde Stansstad

Wohnbevölkerung:		Zunahme in Prozenten	
1950	1318		
1960	1738	1950 — 1960	31,8 %
1970	2462	1960 — 1970	41,8 %
1980	ca. 3300	1970 — 1980	34,0 %

Haushaltungen:

1960	419
1970	729
1980	1210

Steuerfaktoren in Stansstad:

	Einkommen	Vermögen
1960	3 627 300	18 593 500
1970	11 287 400	54 044 000
1979	44 064 900	209 420 000

schwiegen. Dass die Autobahn auch negative Immissionen bringt ist heute eine bekannte Tatsache. Die Stansstadter Behörden haben Ernst gemacht mit Lärmschutzanlagen, die im Moment im Bau sind. Letztlich darf auch der Kanton von Stansstad profitieren, denn seit einigen Jahren fliesst von Stansstad Geld in den Finanzausgleich.

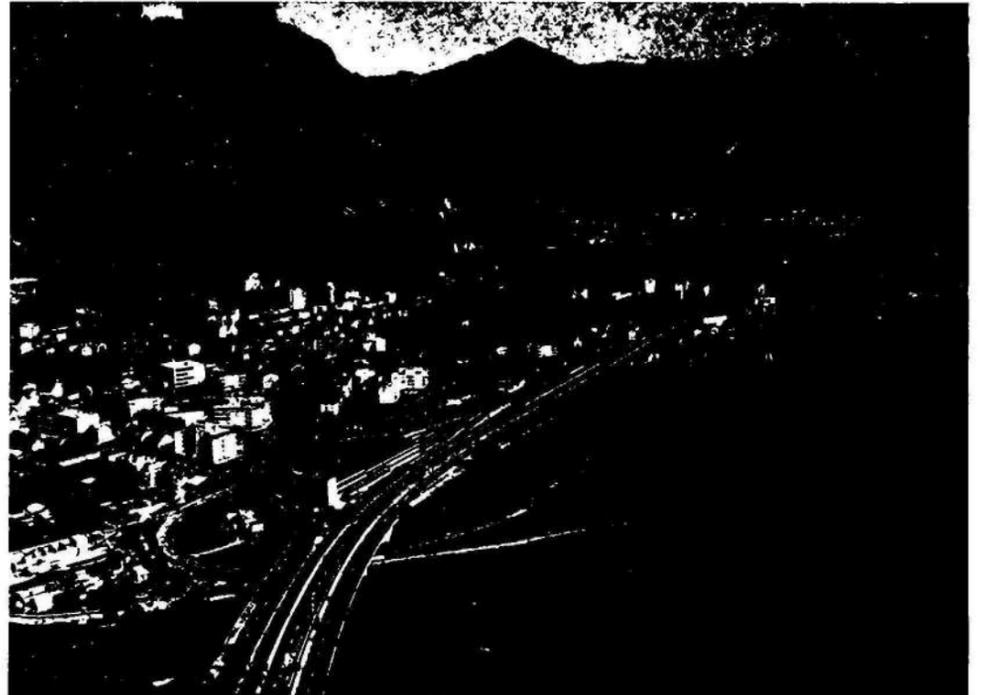
Zollort Stansstad — heute Autobahngemeinde

Stansstad darf wohl zu den vielseitigsten und interessantesten Gemeinden des Kantons Nidwalden gezählt werden. Sie besteht geographisch aus drei voneinander stark getrennten Teilen; dem Talboden mit dem Dorf Stansstad, dem Berggebiet von Obbürgen mit dem Bürgenstock und dem Hang- und Ufergebiet von Kehrsiten. Die ersten Funde aus Stansstad führen in die Bronzezeit zurück, aus welcher man eine Lanzenspitze und ein Bronzebeil fand. Im Ausfluss des Alpnachersees fand man zwei guterhaltene römische Grossbronzen. Stansstad war eine mittelalterliche Landbefestigung. Als Haupteingang nicht nur Nidwaldens, sondern auch des oberen Tales und durch die Nähe zu den österreichischen Stützpunkten Luzern und Neuhausburg war das Gelände von Stansstad in der Zeit der Befreiungskriege feindlichen Einbrüchen und plötzlichen Ueberfällen besonders ausgesetzt. Stansstad besass einst eine obrigkeitliche Zollstätte, eine schöne Schiffflände und eine starke Warenniederlage für Kauf- und einheimische Güter. Die Dorfschaft (Dorf und Talöffnung) zählte vor 150 Jahren zirka 370 Einwohner, 33 Wohnhäuser und fünf Wirtschaftshäuser, ein Sust- und Zollhaus, 22 Gäden, fünf Mühlen verschiedener Art, zwei Sägen, mehrere Fischereien, Kutschner und Fuhrhalter, eine Töpferei und eine Färberei. Damals schon lebte auf dem Talboden ein werchiges Völklein, das sich vornehmlich mit dem Markt und dem Umschlag zum hinteren Tal bis nach Engelberg beschäftigte. Es gab früher von Luzern her weder eine Weg- noch eine Brückenverbindung, die Stansstad erschloss. Der Seeweg — der Umlad vom See an Land, und wieder auf Fuhrwerke und Kutschen — gab dem Gestade seine Bedeutung und der Bevölkerung Arbeit und Brot. Dazu kam der Fischerberuf, der eine jahrhundertalte Tradition aufweist. Stansstad weitete sich durch die Kolmatierung des Stansstadter Riedes, welches früher im Besitze der Uertekorporation Stansstad war, aus. Dieses Neuland, ehemals Sumpf-

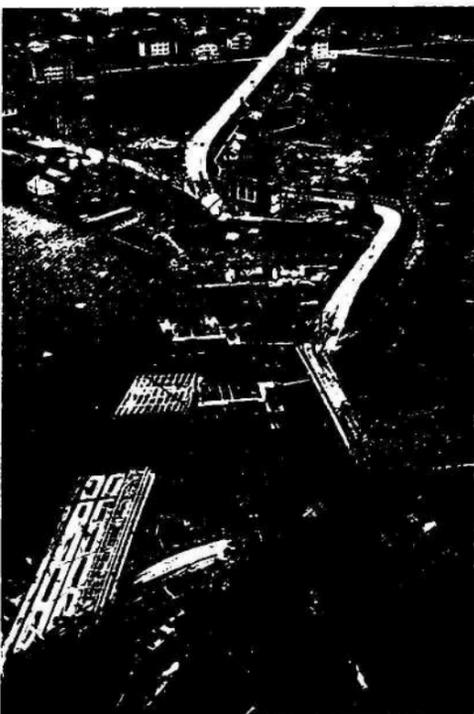
und Streuland, aber auch ein interessantes Gebiet seltener Pflanzen und Blumen und Heimat der Frösche, gab Ansporn zu Ansiedlungen am Seerosenweg und an der Rotzlochstrasse. Eine angeregte Bautätigkeit setzte ein, nachdem die viel diskutierte Verkehrssanierung der Verwirklichung näher kam. Namhafte Industrien liessen sich auf dem verfügbaren Kolmatierungsland nieder. Sie brachten immer weiteren Zuzug und auch Verdienst für die einheimische Bevölkerung.

Schnelles Wachstum dank Verkehrserschliessung

Mit dem Bau der Bahnverbindung nach Hergiswil und damit nach Luzern und der Autobahn mit der imposanten Ueberquerung der Acheregg-Enge wurde das Bild von Stansstad schlagartig verändert. Die guten Bahn- und Strassenverbindungen lockten immer mehr Leute an, die in Luzern ihren Erwerb behielten. Andererseits kam es zur Ansiedlung kleinerer Industriebetrieben, so dass nebst der Wohnbautätigkeit auch die Gewerbezone auf Korporationsgebiet langsam angefüllt wurde. Angetrieben durch die sich abzeichnende weitere Bevölkerungs-Ansiedlung und die Sanierung des Verkehrs, hat die Gemeindebehörde ihre notwendigen Schritte unternom-



Stansstad nach der Eröffnung der Autobahn und der LSE hat ein ganz anderes Bild und hat sich bis heute noch weiter verändert mit Wohnbauten in der Schützenmatte und im Gebiet der Rotzlochstrasse.

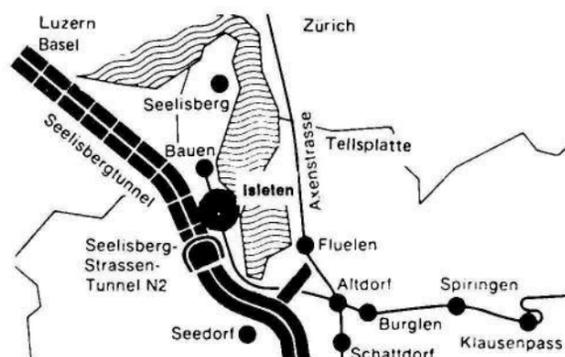
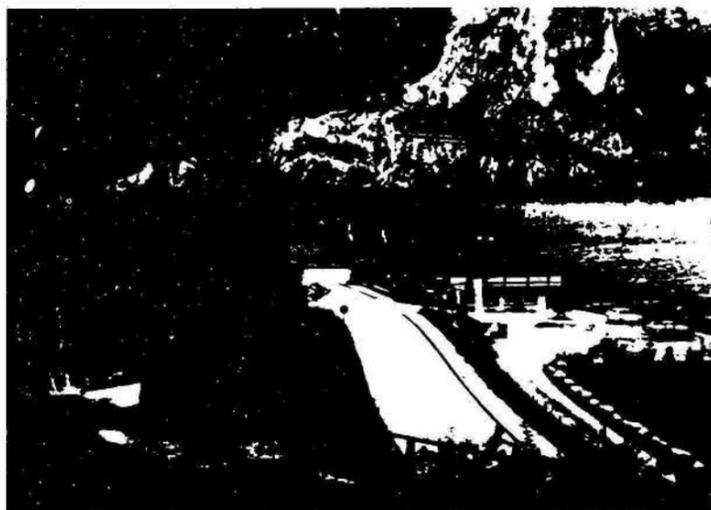


Fast könnte man meinen, am Acheregg seien Pfahlbauer zu Hause. Es sind dies die Holzgerüste für die Brücke.

Seerestaurant

„ZUR KLEINEN KNEIPE“

Isleten



«Volkstümliche Stubetä in Uri»

Zum Anlass, Eröffnung des Seelisberger Tunnel und N 2 vom 12. 12. 1980, ab abends 20.00 bis 02.00 Uhr veranstaltet Uris Kleine Kneipe in Isleten am Urnersee, eine volkstümliche Stubetä.

Motto: Uri grüsst Ob- und Nidwalden Das bodenständige Schwyzerörgeli-Trio Gisler-Lusser, Erstfeld und ein Jodel-Duo wird Ihnen liebe Ob- und Nidwaldner einen unvergesslichen Abend bereiten.

Aus unserer bürgerlichen Küche offerieren wir 2 Menüs zu je Fr. 15.— (kein Eintritt)

- Nr. 1 Heisser Bürä-Beinschinken
Bohnen
Kartoffeln
Coup Isletä

- Nr. 2 Urnersee-Balchen
Kartoffeln
gemischter Salat
Coup Isletä

Gerne erwarten wir Ihre telefonische Voranmeldung bis 10. Dezember 1980

Mit bestem Dank und freundlicher Empfehlung

Familie E. und E. Arnold-Wipfli
Personal und die Musiker
Telefon 044 - 6 91 05



Den Fels bezwungen Dem Berg die Durchfahrt abgerungen dank des Einsatzes von:

Langjähriger Erfahrung im Tunnelbau
Sorgfältiger Arbeitsplanung
Tüchtigem und einsatzfreudigem Personal
Modernster Tunnelbaumaschinen

2 x 4200 m Tunnelröhre
Lüftungszentrale Rüteneu
Lüftungszentrale Hattig

Arbeitsgemeinschaft Seelisbergtunnel Nord

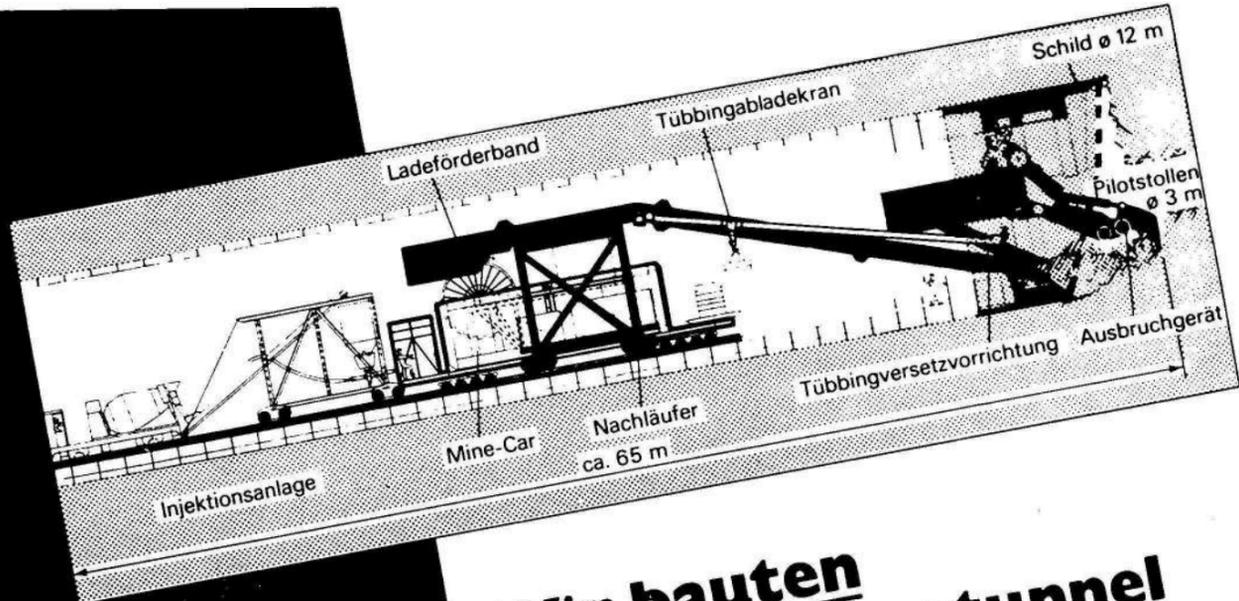
Locher & Cie. AG
Bauingenieure und Bauunternehmung
Zürich

Prader AG
Bauunternehmung
Zürich

Aktiengesellschaft Franz Murer
Bauunternehmung
Beckenried

Riva AG
Bauunternehmung
Buochs

**4,6 km
Tunnelausbruch
im Schild-
verfahren...**



**Wir bauten
den Seelisbergtunnel
Baulos Huttegg
mit der Ausbruch- und
Ausbausrüstung
«Big John»**

**Arbeitsgemeinschaft
Huttegg
CH-6499 Bauen**
Murer AG, Erstfeld
Losinger AG, Bern
Emil Baumann AG, Altdorf



Ausführung von Türen, Tore, Abluftgitter
und diversen Beschlägen, sowie
Halterungen in Chrom-Nickel-Stahl.

gebr. leuthold, metallbau ag, 6370 stans
telefon 041 - 61 38 28

O. Scheuber, Stans

empfiehlt sich für

Schmiede, Schlosserei, Landmaschinen
Vermietung von Tribünen für in Hallen und
im Freien

Telefon 041 - 61 36 06

**Marti AG
Bauunternehmung**



SEELISBERGTUNNEL - BAULOS BÜEL

Hindernisse der Natur überwunden

Nidwalden ist ein Bergkanton. Unter Berg stellt man sich Fels, Geröllhalden, rauschende Bäche vor. Wer in Zukunft über die Autobahn fährt, wird diesen Felsen auf Distanz begegnung oder ihn direkt durchfahren. Doch die Strassenbauer hatten nicht eitel Freude an diesem Grund, denn er zeigte sich an verschiedenen, wenn nicht gerade auf der ganzen Strecke als sehr tückisch. Dies trat bereits auf den ersten Metern an den Tag. Ein Rückblick auf die ersten Tage des Nationalstrassenbaues 1958 zeigt folgendes:



Wie ein Tatzelwurm schlängelt sich die Autobahn über den Stanserboden und am Dorf Buochs vorbei. Unten am Bild das Anschlusswerk Hobiel.

Im Raume Hergiswil, das am Osthang des Pilatus liegt (Flyschzone), ist der Untergrund sozusagen vollgezogen von Wasser. Dies gab einige harte Nüsse zu knacken. Der gesamte Aushub betrug ca. 100 000 Kubikmeter, der Auftrag hingegen 80 000 Kubikmeter. Somit musste das vorhandene Material unbedingt verwertet werden, wobei nur das völlig unbrauchbare und nasse Material in die Seedeponien abgeführt werden durfte. Das anstehende Aushubmaterial war stark lehmig und mit groben Steinen (0,5 bis 25 Kubikmeter) durchsetzt und völlig durchnässt. Da die Autobahn in der Hanglage trassiert war, musste ein seitliches Abgleiten dadurch verhindert werden, dass mit dem Trax sogenannte Stufen ausgehoben wurden. Die grösste Sorge bereitete die Verdichtung der Dämme. Es wurden diverse Geräte wie Explosionsstamper, Schaffusswalze usw. eingesetzt, aber keines konnte der vielen Steine wegen eine einwandfreie Verdichtung gewährleisten. Als einzige Möglichkeit blieb nur noch der Einsatz eines Dragline-Baggers mit einer 2,5 t schweren Fallplatte. Mit dieser Verdichtungsart erreichten wir eine grössere Dichte im Damm als im gewachsenen Boden. Eine relativ geringe Menge guten Loppermaterials konnte so mit dem nassen Lehmmaterial in Schichten von 60 bis 80 cm eingebracht werden. Im Gebiet Zwyden zeigte es sich, dass der Grund eine stärkere Belastung nicht er-

trägt und dass zusätzliche Massnahmen notwendig wurden. Eine Aenderung der Linienführung fiel beim damaligen Stand der Arbeiten ausser Betracht, wobei durch eine Verlegung der Strassenachse möglicherweise ähnliche Schwierigkeiten nur an anderer Stelle des labilen Hanges aufgetreten wären. See-seitige Gegenlasten hätten die Stabilität der überprüften Strassenpartie theoretisch wohl verbessert, wären aber selber nicht stabil gewesen, da für sie kein tragfähiges Widerlager im Untergrund vorhanden war. Die Anwendung der Elektroentwässerung, in Verbindung mit einer permanenten bergseitigen Drainage, musste bei den vorliegenden Verhältnissen ausgeschlossen werden. Damit blieb nur noch das Prinzip der Entlastung übrig, wobei auch diese Lösung, angesichts der sehr prekären Lage, nur in Verbindung mit einer zusätzlichen tiefgreifenden Hangdrainage denkbar war. Der leider kostspielige, jedoch hier einzig verantwortbare Vorschlag war demnach: Der projektierte Damm wird im gefährdeten Gebiet auf eine Länge von rund 82 m durch einen Viadukt ersetzt. Es ist deshalb verständlich, dass dieses Zwydenviadukt im Volksmund den Namen «Millionenloch» erhalten hat.

Lopper und Acheregg überwunden

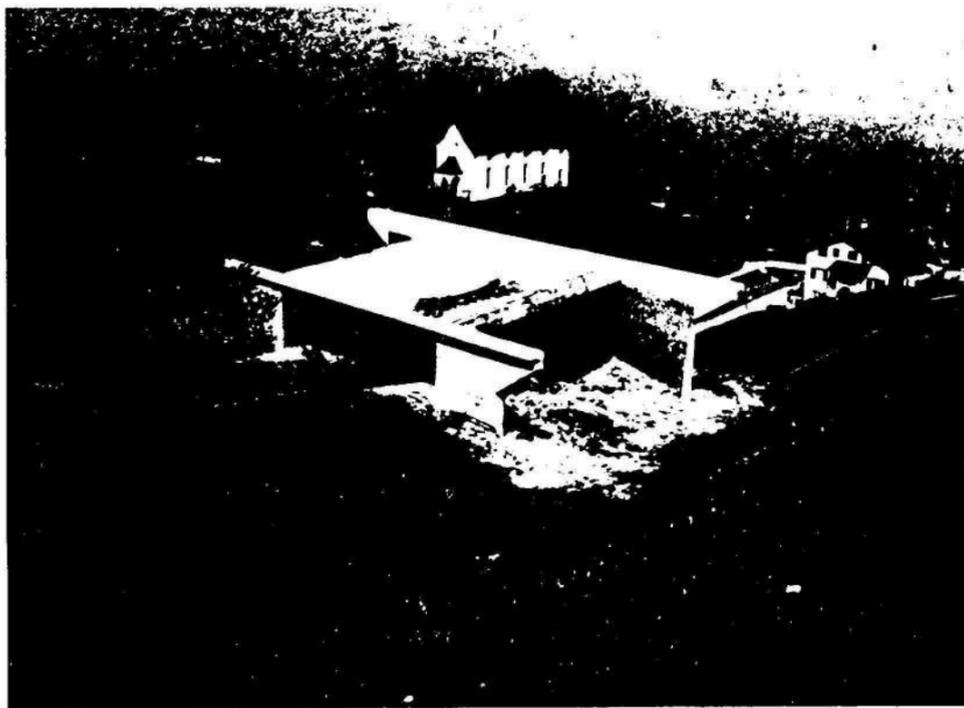
Bereits beim Bau der Kantonsstrasse dem Lopper entlang hatte man sich mit den engen Verhältnissen zwischen See und Berg auseinanderzusetzen. Wie viel schwieriger war es nun, eine vierspurige Autobahn am gleichen Ort durchzuführen. Da schied sich denn auch die Geister, ob nicht durch den Lopper ein Tunnel gebaut und die Seeüberquerung in Richtung Rotzwinkel gesucht werden sollte. Doch Stansstad wollte nicht abseits der Autobahn sein und so war klar, dass der Lopper und die Seeenge am Acheregg überquert werden musste.

Viele werden sich noch an die Druckluftcaisson erinnern, mit denen die Fundamente für die Brückenpfeiler auf der Uferseite angebracht wurden. Die gleichen kamen auch beim Bau der Achereggbrücke zum Einsatz. Bei der Achereggbrücke waren dann die imposanten Holz-Lehrgerüste. Was für die Arbeit besonders hinderlich wurde, war die Aufrechterhaltung des Verkehrs auf der Lopperstrasse und auf der alten Acheregg-Drehbrücke. Doch der Lopper wurde nicht nur an seiner Flanke bezwungen, sondern auch durch den Berg direkt. Bei der Acheregg wurden zusammen mit dem Eisenbahntunnel zwei kurze Tunnel für die Autobahn gebaut.

Wer glaubte, dass die Ebene von Stans keine besondere Probleme ergeben werde, der sah sich getäuscht. Es war zu bedenken, dass das Aawasser in Stansstad in den See floss und andererseits war die Stansstader wie die Stanser Allmend Riedland. So war es zweckmässig vorerst Belastungsproben zu machen. Dazu kam eine weitere Aufgabe, die zu bewältigen war: Das Trasse der Nationalstrasse Stansstad—Stans durchschneidet drei wichtige Verkehrsträger: die Luzern—Stans—Engelberg-Bahn, die Hauptstrasse Stansstad—Stans und die Hauptstrasse von Engelberg nach Luzern in der Kreuzstrasse. Eine Ueberführung der Nationalstrasse über diese Hauptverkehrsträger konnte aus technischen Ueberlegungen nicht in Frage kommen. Demzufolge musste das Trasse in diesen Gebieten so tief wie nur möglich abgesenkt werden. Infolge des relativ hoch liegenden Grund-



Der Stanser Autobahnanschluss wurde im Grünen erstellt und heute wird er umgeben von Einkaufszentrum, Garagen und Fabrikgebäuden. Der Vollanschluss lockte also zum Bauen.



Vorahren der künftigen Autobahn. Mitten im Gelände wurden Brücken erstellt wie hier bei der Ridlikapelle.

wasserspiegels im Stanserboden (Spichermatt) musste der Trockenhaltung des Planums der Nationalstrasse unbedingt besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden. Dies erfolgte durch die Erstellung eines offenen Trapezkanals. Die heute abfliessende Grundwassermenge entspricht ziemlich genau der vorausbestimmten Wassermenge.

Seelisbergtunnel wurde länger als geplant

Als es um die Planung der Linksufrigen nach Uri ging, war von Anfang klar, dass das Rütli unterfahren wird. Eine speziell vom damaligen Oberbauinspektorat mit den beiden Kantonen Uri und Nidwalden eingesetzte Planungskommission erhielt den Auftrag, auf-

grund einer generellen Variante des Kantonsingenieurbüros Nidwalden die endgültige Linienführung der Nationalstrasse N2 von Stans über Beckenried nach Bauen-Seedorf zu erarbeiten. Diese Kommission legte im August 1963 ihren Bericht vor. Allerdings muss man sich dabei bewusst sein, dass damals Brücken und gar Tunnels möglichst vermieden werden sollten. Dies galt insbesondere für die Teilstrecke Beckenried—Seedorf. Es wurden einige Sondierungen ausgeführt und von den zwei Varianten für einen Seelisbergtunnel östlich oder westlich des Seelisbergseeleins empfahl der Geologe der Variante «West» den Vorzug für einen 4,8 km langen Tunnel von Häggis nach Schwäntelen.



Wasserdichte Quarzuhren gibt es bei Certina schon ab Fr. 198.—.

CERTINA
Offizielle Vertretung:

Uhren Bijouterie

H. Achermann

Stansstaderstrasse 8
6370 Stans

738.2420.41
Kratzfestes Saphirglas, gegen Stösse besonders geschützt, garantiert wasserdicht bis 100 m Tauchtiefe. Edelstahl mit Stahlband. Fr. 555.—

CERTINA
Offizielle Vertretung:

Uhren Bijouterie

H. Achermann

Stansstaderstrasse 8
6370 Stans

CERTINA
Offizielle Vertretung:

Uhren Bijouterie

H. Achermann

Stansstaderstrasse 8
6370 Stans

719.1431.40
Gegen Stösse besonders geschützt, garantiert wasserdicht bis 100 m Tauchtiefe. Edelstahl mit Gehäuse rings in Gelbgold-Plaque mit «Bicolor»-Metallband. Fr. 575.—

Certina-DS. Die Uhr mit der Schildkröte. 🐢

CERTINA-DS QUARTZ

Generalvertretung für die Schweiz: GWC General Watch (marché suisse) SA, 2540 Grenchen.
Ein Produkt der Schweizer **ASUAG** Gruppe



Wie tief die Schächte für den Lehnenviadukt in Beckenried sind, zeigt dieses Bild, das der Fotograf vom Schachtboden hinauf ans Tageslicht machte.

dienen würde, musste aus sicherheitstechnischen und wirtschaftlichen Gründen fallen gelassen werden.

Besonders vermerkt sei der Beschluss anlässlich der ersten Sitzung der gemeinsamen Baukommission für den Seelisbergtunnel vom 4. Juni 1964, die Eröffnung der N2 von Stans nach Seedorf für 1974 anzustreben. Aus geologisch, geotechnischen Gründen im Raume Bauen wurde 1969 aber diese Variante «West» zu Gunsten eines 9,25 km langen Seelisbergtunnels von Rütenen bis Büel verzichtet. Dadurch wurden rund 2,5 km Nationalstrassenstrecke, mit äusserst schwierigen und viele Unsicherheiten bergenden geotechnischen Verhältnissen, eingespart.

Wasser im Beckenrieder Gelände

In Beckenried wusste man, dass die letzten 1000 Meter vor dem Tunnelportal mit einem Viadukt überbrückt werden müssen. Man glaubte die topographischen und geotechnischen Verhältnisse zu kennen. Die nachfolgenden detaillierten Untersuchungen ab 1971 deuteten auf ein bisher unbekanntes Phänomen hin: die grossräumige Bewegung des Nordabhanges von Beckenried in Richtung See. Eingehende Diskussionen führten zum Beschluss, aufgrund der vorliegenden Tatsachen den Viadukt auf 3150 m zu verlängern und die Pfeilerfundationen bis auf den Fels (-75 m) zu fundieren. Gleichzeitig wurde beschlossen eine grosse Hangsanierung einzuleiten, um das ganze Gelände zu stabilisieren. Dadurch kam Beckenried zusätzlich zu verschiedenen Erschliessungsstrassen die auch der Waldwirtschaft dienen.

Heute werden in Hergiswil die seinerzeit nicht bewilligten seitlichen Standspuren mit ziemlich grossem baulichen Aufwand erstellt.



Aus dem Boden ragen die Pfeiler für den Lehnenviadukt in Beckenried

Für die Strecke vom heutigen Tunnelportal Nord in der Rütenen bis zum damals vorgesehenen Tunnelportal Nord im Häggis war die gewählte Linienführung im Rahmen der Normen für die Trassierung der Nationalstrassen den topographischen und geologischen Gegebenheiten weitgehend angepasst. Die meist stark coupierten, im labilen Gleichgewicht sich befindenden Steilhänge weisen eine Neigung bis zu 45 Grad auf, wobei die darunterliegenden Felsschichten praktisch hangparallel verlaufen und durch die Hangausschnitte weitgehend ihres «Fusses» beraubt würden. Dies erforderte zusätzliche Massnahmen zur Hang- bzw. Felsstabilisierung. Eine bergseits, parallel zum seeseitsabgestuften Nationalstrassentrasse verlaufende Baustrasse, welche später auch der Waldbewirtschaftung

Gleichzeitig erfolgt zum Teil auf Kosten der Gemeinde die Ausführung von Lärmschutzanlagen. Die Arbeiten werden noch in das Jahr 1982 hineinreichen. Gleichzeitig wird an der Verbindung zur N8 gearbeitet, so dass Nidwalden auch nach der Eröffnung des Seelisbergtunnels noch Autobahnbauplätze hat. Wenn nun in wenigen Tagen der Automobilist durch Nidwalden fährt, wird er einerseits nicht mehr viel von den vielen Hindernissen sehen.

Zum Teil sind sie bereits verwachsen oder sind für den Automobilisten nicht mehr sichtbar. Ein grosses Werk wurde aber geschaffen und der Natur teilweise buchstäblich abgerungen. Dass damit auch ein Einschnitt in die Landschaft erfolgte sei nicht verschwiegen. Dies wissen auch die Planer und Behörden und so ist man heute daran, unter dem Titel «Rekultivierung» die grössten Narben zu mildern.

Aus der regierungsrätlichen Begründung für die Landsgemeinde 1954:
 «Der Strassenzug Luzern—Stansstad weist die grösste Spitzenbelastung in der ganzen Schweiz auf. Das muss bei den engen Strassen zu untragbaren Verkehrsstockungen führen, wie sie auch an der Tagesordnung sind. Diese nachgerade unmöglichen und äusserst gefährlichen Zustände haben bereits im Jahre 1943 dazu geführt, zu einer Zeit also, als die Belastung dieser Strasse auch noch nicht annähernd der heutigen gleichkam, dass bereits ein Projekt vom Bund in Auftrag gegeben wurde. Dieses Projekt ist der Bezirksgemeindeversammlung Hergiswil im Jahr 1947 zur Annahme empfohlen worden. Verschiedene Umstände führten jedoch zur Rückweisung des Projektes. Das Kantonsingenieurbüro hat von 1951 bis 1953 ein vollständiges Projekt ausgearbeitet, das unter möglicher Schonung der privaten Interessen eine Linienführung vorsieht, die praktisch beurteilt nicht mehr besser gestaltet werden kann.»

Das Geschenk fürs ganze Jahr

★

Nidwaldner auswärts freuen sich am Nidwaldner Volksblatt

★



Wir projektieren und bauen den Lehnenviadukt Beckenried

Hotel Schiller · Bauen

12. 12. 80, 12.12 Uhr

Wir sind in Ihrer Nähe

Familienbetrieb mit heimeligen, rustikalen Räumen, ideal für Hochzeiten, Familienfeste, Sitzungen, Vereins- und Firmenessen. Unser Küchenchef (ein Buochser) führt eine ausgezeichnete Spezialitäten- und Fischküche. Lassen Sie sich bei uns in gemütlicher Atmosphäre kulinarisch verwöhnen.

Wir freuen uns auf Ihren Besuch.

Familie Pia Renggli-Bösch
 Walter Odermatt-Renggli (Küchenchef)
 Telefon 044 - 6 91 55

Donnerstag geschlossen

LVB Arbeitsgemeinschaft LVB

- 2x3150 m' Brücke innert 4 1/2 Jahren erstellt.
- 46 ovale Pfeilerschächte 9.60/7.00 m' mit total 1670 m' Aushubtiefe.
- Erstmals mittels parallel laufenden Vorschubrüstungen zwei Brücken gleichzeitig nebeneinander erstellt.
- Alle 9 Tage ein Brückenfeld von 55 m' Länge betoniert (inkl. Unterbrüchen infolge Witterung und Feiertagen).

Unternehmer:
 Spaltenstein AG Hoch + Tiefbau Zürich (Federführung und Technische Leitung)
 Bless Bauunternehmung AG, Zürich (Kaufmännische Leitung)
 Stamm Bauunternehmung AG, Basel
 Peikert Bau AG, Zug
 Element AG, Bern
 Achermann + Würsch AG, Emmeten
 Bürgi AG, Hergiswil
 AG Franz Murer, Beckenried
 AG Robert Achermann, Ennetbürgen
 Spag, Schnyder, Plüss AG, Rozloch

Ingenieure:
 D. J. Bänziger, Zürich
 K. Aeberli, Buochs
 Werfeli + Winkler, Effretikon
 Dr. U. Vollenweider, Zürich

Utopie wird Tatsache

Bereits 1954 waren sich Regierung und Volk bewusst, dass die Verkehrsanierung ein dicker Brocken für den Kanton Nidwalden wird. Deshalb wurde von Beginn weg auf eine spezielle Finanzierung dieser grossen Aufgabe Gewicht gelegt. Damals wurde die «Ausserordentliche Rechnung» beschlossen. Ueber diese Rechnung werden alle Ausgaben für den Nationalstrassenbau und die Bahnsanierung gebucht. Später wurde auch der Gewässerschutz und die Spitalbauten dieser Sonderrechnung unterstellt. Immer war diese Rechnung mit einem Amortisationsplan begleitet. Es ist heute interessant, die Zahlenentwicklung zu verfolgen. Für die Strecke von Hergiswil bis Stansstad waren 1954 11,4 Millionen Franken eingesetzt. Für die Bahnsanierung waren 5,5 Millionen voranschlagt. 1964 beim Beschluss der Linksufrigen gingen dann die Zahlen bereits ins Astronomi-

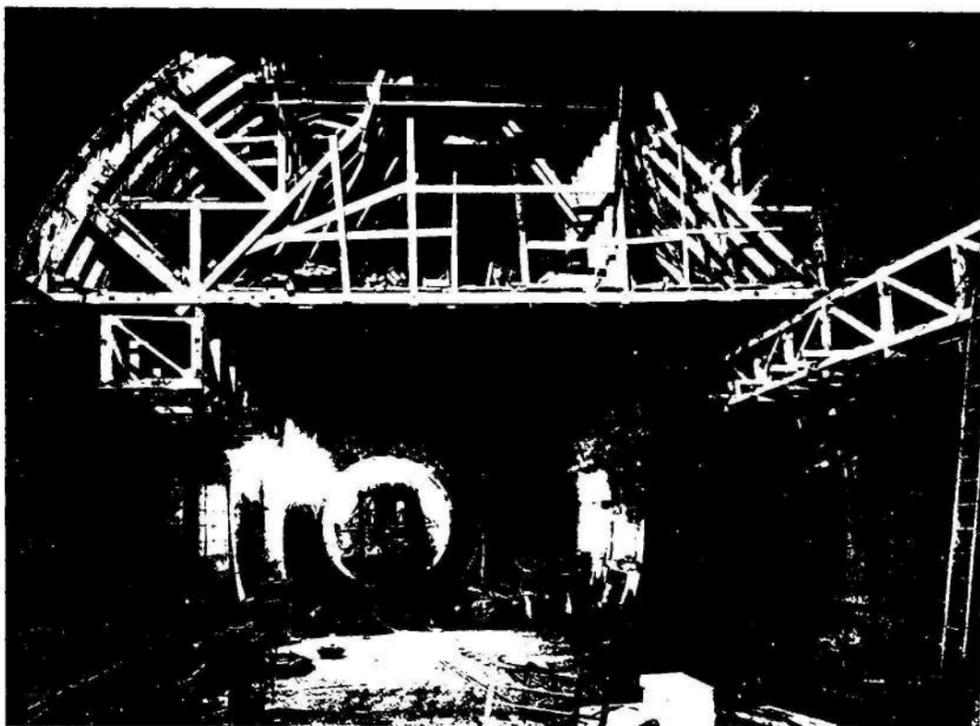
Kein Wunder, dass man vier Jahre später bereits etwas hellhörig wurde, als die Zahlen wie folgt lauteten:

Hergiswil	Fr. 13 905 000.—
Lopper	Fr. 31 220 000.—
Achereggbrücke	Fr. 7 210 000.—
Stansstad-Kreuzstrasse	Fr. 21 325 000.—
Kreuzstrasse-Hobiel	Fr. 16 260 000.—
Hobiel-Rüteneu	Fr. 33 620 000.—
Rüteneu-Kantonsgr. Uri	Fr. 69 460 000.—
N 8 Acheregg-Delli	Fr. 7 000 000.—
Total Kanton Nidwalden	Fr. 200 000 000.—

An der Landsgemeinde 1964 wurde aus dem Volk gewarnt, dass diese Zahl kaum das endgültige Ergebnis sei. Gottlieb Scheuber aus Stans versuchte zu erreichen, dass diese «Linksufrige Strasse» erst gebaut werden dürfe, wenn der Bund mindestens 95 Prozent der Kosten übernehme und sich an den Un-



Der Lehnenviadukt forderte eine gute Organisation, so dass dank verschiedenen Kränen und Baumaschinen ein rascher Baufortschritt festzustellen war.



Die Autobahn frisst sich in den Berg. Hier ist vieles zu sehen, was heute hinter sauberen Tunnelwänden verborgen ist.

sche. Im Raume Hergiswil hatte man bereits Erfahrungen bezüglich dem schlechten Gelände gesammelt, so dass man etwas vorsichtiger wurde. Zwar hatte Baudirektor August Albrecht 1960 an der Landsgemeinde erklärt: «Wie bei jedem Essen kommt der Dessert am Schluss und so bleibt mir noch, über die Kosten zu sprechen. Wie ich Ihnen schon letztes Jahr dargelegt habe, wird der mutmassliche Kostenaufwand für die rund 23 Kilometer lange Nidwaldnerstrecke, das heisst von der Luzerner- zur Urnergrenze total rund 124 Millionen Franken betragen.

terhaltskosten beteilige. Er blieb mit seinem Antrag in Gesetzesbestimmungen hängen, so dass sein Antrag von der Landsgemeinde nicht behandelt werden konnte. Vor einem Jahr gab nebenbei gesagt der Landrat der Regierung den Auftrag, den Seelisbergtunnel nicht zu eröffnen, bis der Bund feste Beitragsätze für den Unterhalt gesprochen habe. Das dürfte Gottlieb Scheuber im Jenseits gefreut haben.

Sellziehen mit dem Bund

Von Beginn weg war klar, dass der Bund

Beiträge an dieses grosse Werk leisten sollte. Doch erst 1960 kam das Nationalstrassen-gesetz beim Bund in Kraft, womit auch die Bundessubventionen geregelt waren. Vorerst erhielt Nidwalden nach langem Hin und Her 90 Prozent und später 92 Prozent. Seit diesem Jahr zahlt nun der Bund auch 80 Prozent an die Unterhalts- und Betriebskosten, die sich nach Eröffnung des Seelisbergtunnels auf rund 6 Millionen Franken pro Jahr belaufen werden.

Doch zurück zu den Investitionszahlen. Nach dem neuesten Stand werden Investitionskosten für die Nationalstrasse allein auf 800 Millionen Franken geschätzt. Nach Abzug der Bundessubventionen verbleiben dem Kanton bis heute 52 Millionen Franken Schulden, was bereits heute pro Kopf der Bevölkerung eine Schuldenlast von 1800 Franken ergibt. Schliesslich gibt es beim Kanton auch eine Amortisationsrechnung. Nach dieser Rechnung wird erwartet, dass etwa im Jahre 2003 die ganze Autobahninvestition abgeschrieben sein wird. Vorausgesetzt, die Einnahmen der Sonderrechnung bleiben im budgetierten Rahmen und die Kosten steigen nicht noch weiter an. Nidwalden hat also die einerseits

erhoffte Entwicklung und andererseits gesunde Finanzverhältnisse nötig, wenn dieser Schuldenberg abgebaut werden soll.

Aus dem Bericht des Volksblattes über die Landsgemeinde 1964

«Niederberger, Stans, stellte den Verwerfungsantrag. Es sei mit einer Kostenüberschreitung von 50 Prozent zu rechnen. Der Reingewinn vom Bannalpwerk und von der Kantonalbank müssten dafür verwendet werden. Ausserdem habe Nidwalden durch diesen Nationalstrassenbau und durch andere Aufwendungen einen Schuldenbetrag von 50 bis 60 Millionen zu erwarten. Diese Behauptungen riefen den Finanzdirektor auf den Plan. Regierungsrat von Matt bezeichnete die Ausführungen Niederbergers als übertrieben und die angegebene Höhe des Schuldenberges eine Utopie. Er nannte dann die Zahlen, soweit diese auf Grund des Finanzplanes voraussehbar sind.»

Verantwortlich für sämtliche Elektro-Installationen im Seelisbergtunnel:

Tunnelbeleuchtung Verkehrssteuerung
Signalisation Fernmeldeanlagen
TV-Überwachung Techn. Überwachung
Lüftungszentralen usw.

ARGE NW Elektro-Installationen

Offertwesen:
E. Skudnigg

Geschäftsleitung:
R. Jurt W. Häfliger

Technischer Dienst:
H. Buchel

Rechnungswesen:
K. Hasler
R. Schuhmacher

Baustellenleitung:
P. Geiser
H. Lang

Frey & Cie.
Luzern/Buochs
041/23 66 33 / 64 14 66

Gemeindewerke
Beckenried
041/64 11 43

Büchel Elektro AG
Stans
041/61 14 28

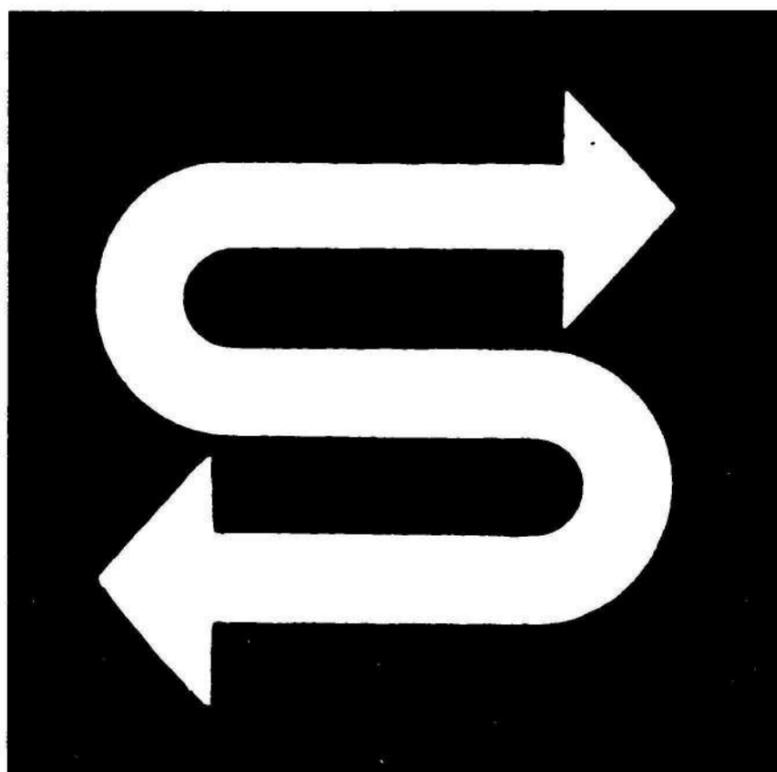
Deschwanden AG
Buochs
041/64 20 60

Otto Illi
Stansstad
041/61 27 77

Knusel AG
Stans
041/61 18 77

Noldi Lussy
Stans
041/61 13 58

Arnold AG, Kerns
041/66 26 47



Josef Schleiss AG

Auto- und
Traxunternehmung

Eigene Aushubdeponien

6370 Stans-Oberdorf

Telefon G 041/613550 – P 614333

Uri — alter Nachbar besser kennen lernen

Das Tal der Reuss und das Tal der Engelbergera verlaufen parallel Richtung Norden und haben auf der Bergkette eine gemeinsame Grenze. So ist man also seit Jahrhunderten Nachbarn. Diese Nachbarschaft führte aber nicht zu intensiven Kontakten, denn die geographische Lage erschwerte diese. Der oft stürmische Urnersee und die beschwerlichen Passübergänge waren nicht dazu angetan, dass der Gang nach Uri zu einem Spaziergang wurde. Und trotzdem stand man bei wichtigen Gelegenheiten einander bei, wie die Gründung der Eidgenossenschaft zeigt. Die Berge prägten früher die Menschen viel mehr als heute und so hatte man im Charak-

nicht mit Mailand einzulassen, denn nach dem Dreiländer-Bundesbrief von 1316 hätten sie auch kein Recht dazu. 1512 war man sich aber einig, dass neben ihnen einzig noch Schwyz in Bellinzona, Blenio und Riviera regieren dürfe. Die Verwaltung des Tessins mag dazu beigetragen haben, dass man auch das Geld gemeinsam herstellte. So wurden 1506 von Uri und Nidwalden in Bellinzona für sich und Bellinzona gemeinsame Münzen mit einem Uri-Nidwalden-Wappen (Schild gespalten, rechts Uristier, links Doppelschlüssel) geschlagen.

Wer in der Geschichte, der Kultur und Volkswirtschaft der beiden Kantone blättert, der trifft auf viele Parallelen. Dies rührt wohl von der topographischen Lage her. So haben beide Kantone ihre Hauptwirtschaftsträger in der Landwirtschaft, dem Tourismus und im Talboden etwas Industrie. Eine besondere Wende brachte für Uri die Gotthardbahn mit einem grossen Stützpunkt in Erstfeld. Die Bahn brachte aber auch Industrie nach Altdorf und die umliegenden Gemeinden. In beiden Kantonen ist der Bund ein wichtiger Arbeitgeber. In Nidwalden mit dem Flugplatz und in Uri mit der Munitionsfabrik. In beiden Kantonen wird aber die Wirtschaft durch ein grosses Unternehmen mitgeprägt. In Altdorf ist es die Dätwyler AG und in Stans die Pilatus Flugzeugwerke, die beide für eine gute Beschäftigungslage sorgen. Beide Kantone werden heute durch die Nationalstrasse geprägt.

In den letzten Jahren waren die Nationalstrassenbauten ein wichtiger Erwerbsfaktor im Bausektor und da wie dort musste schwieriges Gelände überwunden werden. Da wie dort erwartet man aber von der Autobahn nicht nur negative, sondern auch positive Auswirkungen. Insbesondere im Bereich des Tourismus, wo ja in beiden Kantonen besonders im Gastgewerbe noch Kapazitäten frei sind.



Baudirektor Bruno Leuthold, Landammann German Murer und Polizeidirektor Remigi führen bei ner Besichtigung in einen Schacht des Lehnenviaduktes.

ter und der Gesinnung Gemeinsamkeiten. So vertrauten die Nidwaldner oft auf die Gerechtigkeit der Urner, wenn es etwa um einen Streit ging und akzeptierten Urner Amtsmänner als Schiedsrichter. So zum Beispiel 1378 als Landammann Konrad der Frauen als Schiedsrichter von Uri das Urteil im Marchenstreit am Bürgenberg zwischen Luzern und Nidwalden siegelte. Umgekehrt akzeptierten 1568 die Urner und Schwyz das Endurteil von Ritter Oberst Landammann Melchior Lussi im Landmarchenstreit um die Russalp im Bisistal.

Gemeinsame Münzen und Besitzungen im Tessin

Wie einem gerade im Zusammenhang mit dem Stanser Verkommnis wieder bewusst wird, haben die Eidgenossen im Mittelalter oft auch expansive Unternehmungen durchgeführt. Die Berner Richtung Welschland und die Urschweizer in Richtung Tessin. Die Nidwaldner mixten dabei ebenfalls mit, was zeitweise den Urnern nicht zu passen schien. So ermahnte 1497 Uri die Nidwaldner, sich

Ein Katzensprung nach Uri

Obwohl bis anhin, mit Ausnahme nach Seelisberg, der Weg nach Uri recht beschwerlich sein konnte, gab es immer Kontakte mit dem Nachbar ennet dem Berg. Verschiedene Personen sind allein in jüngster Zeit hier wie dort zu Rang und Ehre gelangt. Wir denken an Eduard Wymann, der in Altdorf als Urner Staatsarchivar einen klangvollen Namen hatte. An Fitian Amstad, der als Professor am Kollegi in Altdorf wirkte, oder an Josef Konrad Scheuber, der in Attinghausen lebt und von dort aus nicht nur die Attinghauser, sondern auch die Radiohörer in der ganzen Schweiz mit seinen gehaltvollen Beiträgen erfreute. Aber auch umgekehrt gibt es besonders ein Urner Geschlecht, das in Nidwalden zu politischen Ehren kam. Es sind dies die Zraggen in Hergiswil, von denen Anton Zraggen von 1927 bis 1933 mehrmals das Landammannamt innehatte und Emil Zraggen, der von 1953 bis 1957 als Landammann wirkte. In Beckenried wirkt seit Jahren der Urner Hans Aschwanden als Pfarrer und umgekehrt wirkt der Beckenrieder Eugen Amstad in Flüelen im gleichen Amt. Also ist für Nidwaldner das Urnerland und umgekehrt für die Urner das Nidwaldnerland nicht ganz unbekannt.



So werden ab nächsten Freitag die Autofahrer durch den Seelisbergtunnel fahren und damit die Wegstrecke von Luzern nach Altdorf in weniger als der bisherigen Zeit zurücklegen.

In wenigen Tagen öffnet sich nun eine ganz neue Perspektive zwischen Uri und Nidwalden. Vorbei ist der lange Weg rings um den See oder über den Berg. Mit der Eröffnung des Seelisbergtunnels wird man in weniger als einer halben Stunde von Stans in Altdorf sein. Also wird man fast gleichviel Zeit benötigen wie nach Luzern. Dies wird bestimmt neue Impulse für die Begegnung geben. Es öffnet aber auch eine neue Lage für die Wirtschaft, denn jetzt wird es möglich gemacht,

in Uri oder umgekehrt in Nidwalden zu arbeiten und trotzdem in seiner bisherigen Gemeinde wohnhaft zu bleiben. Ganz bestimmt wird aber auch das kulturelle Leben gegenseitig belebt, denn ein Theaterbesuch zum Beispiel in Altdorf oder in Stans wird nun ohne einen langen Heimweg möglich. So dürfte das Loch durch den Berg zwei alte Nachbarn enger zusammenführen und so hoffen wir zum Vorteil beider.

Franz Murer-Odermatt Bauunternehmung 6375 Beckenried

Allmendstrasse 8
Telefon 041 - 64 15 45

Hoch- und Tiefbauarbeiten
Trax- und Baggerarbeiten
Spezialtransporte

Nach den Lüftungsschächten Bernardin und Gotthard war unsere Unternehmung auch am Seelisberg-Tunnel im Einsatz.

Arbeitsgemeinschaft Schacht Hattig:
Kopp Bauunternehmung AG, Luzern
Thyssen Schachtbau GmbH, Mühlheim/Ruhr
H.R. Schmalz AG, Bern

Kopp Bauunternehmung AG
Meyerstrasse 20
6003 Luzern
Tel. 041/226922



Eröffnung
Lehnenviadukt —
Seelisbergtunnel
12. Dezember 1980

Nach 5-jähriger Bauzeit kann der Lehnenviadukt und Seelisbergtunnel dem Verkehr übergeben werden. Auf Grund dieses einmaligen Ereignisses haben wir als Erinnerung ein Zinnrelief herausgegeben.

Diese echten Zinnreliefs wurden einzeln in garantierter Handarbeit hergestellt, sind hintergossen und die Rückseite mit Filz abgedeckt.

Grosse 20 X 13 cm (beschränkte Auflage) Preis pro Relief Fr. 45.—

SETURO-FORM Josef Würsch / Alois Würsch 6373 ENNETBÜRGEN
Telefon Privat 64 35 49 Telefon Geschäft 61 55 77

BESTELLSCHEIN: Bitte einsenden an: SETURO-FORM, 6373 Ennetbürgen

..... Exemplar(e) Eröffnung Lehnenviadukt — Seelisbergtunnel à Fr. 45.—

Name: _____
Adresse: _____
Unterschrift: _____

Seelisberg-Tunnel ist ein Fest wert

Am vergangenen Freitag, den 12. Dezember 1983, ist ein Kapitel geschlossen, das vor 20 Jahren mit dem Beschluss der «Linksufrigen» begann. Die direkte Strassenverbindung nach Uri ist wohl ein Festchen wert. So haben der Bund und die Kantone Uri und Nidwalden Einladungen verschickt, damit dieser Tunnelschlag, von Brückenschlag kann trotz dem Lehnenviadukt kaum gesprochen werden, würdig gefeiert werden kann. Die weltlichen Gäste werden angeführt von Bundesrat Dr. Hans Hürlimann, dem Strassenchef des Bundes. Dazu kommen weitere Vertreter des Bundes, denn schliesslich zahlte der Bund 92 Prozent der Baukosten und nun auch 80 Prozent der Unterhaltskosten. Die beiden Kantone delegieren die Regierungen und Kantonsparlamente in corpore. Die kirchlichen Behörden werden angeführt von Bischof Dr. Johannes Vonderach, der selber ein Urner ist und der Zufall will es, dass er in Marie Käslin eine Nidwaldnerin als geistliche Mutter hat.

12. 12. 12.12

Nach dem Festprogramm soll das Band, das die Eröffnung symbolisiert punkt 12.12 Uhr durchschnitten werden. Aus diesem Grunde

treffen sich die rund 800 geladenen Gäste im Verlaufe des Vormittages in Flüelen, wobei die Nidwaldner, es sind rund 320 Personen vom Kanton Nidwalden eingeladen worden, wohl zum letzten Mal den Weg um den See antreten, um nach Flüelen zu gelangen. Nach der Eröffnungszeremonie fährt die grosse Auto-karawanne vom Seelisbergtunnel nach Wil in Oberdorf, um in der Mehrzweckhalle zu tafeln und zu feiern.

Gestützt auf eine Kleine Anfrage von Landrat Joseph Iten (CVP Hergiswil) war nun auch zu vernehmen, was diese Festlichkeiten kosten und wer sie bezahlt. Die Eröffnungsfeierlichkeiten wurden seinerzeit zusammen mit dem Eidgenössischen Departement des Innern festgelegt und der Bund übernimmt auch 50 Prozent der Kosten. Diese sind auf 95 000 Franken voranschlagt. Dazu kommen die Kosten für die vier Tage der Begegnung im Herbst, als der Seelisbergtunnel den Radfahrern und Fussgängern gehörte, die sich auf 30 000 Franken belaufen. Nachdem der Bund 50 Prozent bezahlt, verbleiben den Kantonen Uri und Nidwalden je 31 250 Franken. Nidwalden fand nun einen Gönner, der den Betrag abdeckt, der die regierungsrätliche Kompetenz von 20 000 Franken übersteigt.



Auch Emmetten hatte eine Autobahnbaustelle, nämlich den Lüftungsschacht Hutegg. So gelangt Emmetter Luft in den Seelisbergtunnel.

Apparate und Systeme von Landis & Gyr überwachen den Tunnel

Für die Steuerung, Regelung und Ueberwachung der Tunnelanlagen beim Doppelrohr-Autobahntunnel Seelisberg der N2 hat Landis & Gyr einerseits Fernwirkanlagen und andererseits Regelgeräte für Heizung und Lüftung geliefert. Mit 13 TELEGYR 709 microrechnergesteuerten Fernwirkstationen und zwei prozessorientierten Führungsstellen erfolgt die Ueberwachung und Steuerung der Tunnel-Belüftung, der Tunnel-Beleuchtung, der elektrischen Energieversorgung, der Wasserversorgung und der SOS-Sationen.

In je einer Kommandozentrale in Flüelen und in Stans werden die Informationen auf mehreren Meldebildern, alphanumerischen Displays und Schreibmaschinen präsentiert. Die Fernbedienung erfolgt ab Anwahlstaturen

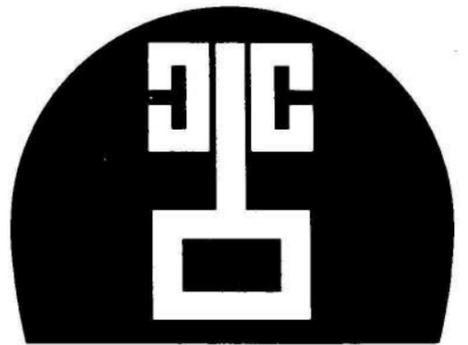
von beiden Kommandostellen aus. Einer von beiden ist jeweils die Betriebsführung zugeordnet. Ein Prozessleitrechner mit halbgraphischen Farbdisplays dient der zusätzlichen Optimierung der Energiekosten für die Tunnelbelüftung. Ferner errechnet er Sicherheitsvorkehrungen und besorgt die Archivierung und Statistik.

Der Informationsumfang erstreckt sich auf rund 4000 Meldungen, 400 Messwerte, 150 Zählwerte und 700 Kommandos.

Zur Steuerung, Regelung und Ueberwachung der Heizungs- und Lüftungsanlagen sind Fühler, Reglermodule und Stellantriebe von Landis & Gyr sowohl in den Tunnelunterzentralen, als auch in den Werkhöfen in Betrieb.



Blick in den Kommandoraum der Zentrale Flüelen des Seelisberg-Strassentunnels der N2. Die Uebertragung der auf dem Meldebild und Bildschirm dargestellten Informationen erfolgt mit TELEGYR 709-Fernwirkanlagen von Landis & Gyr.



Dätwyler-Kabel im Seelisberg-Tunnel*...

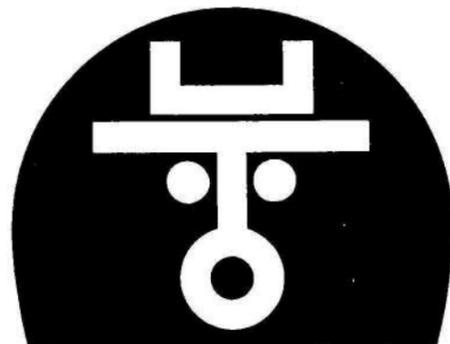
Unser Lieferprogramm für Strassentunnel-Anlagen:

- Kunststoffisolierte Hochspannungskabel bis 60 kV für die Energieversorgung
- Kunststoffisolierte Telefonkabel für Werkbedarf und PTT-Anlagen
- Abstrahlkabel für Tunnelfunk (Sanität, Polizei, Feuerwehr, UKW-Radio)
- «ixosil» Endverschlüsse für Hochspannungskabel bis 60 kV
- Kamera- und Videokabel für Tunnelüberwachungsanlagen
- Signal- und Steuerkabel für die Verkehrsregelung
- Kunststoffisolierte Niederspannungskabel für Beleuchtung und Energieverteilung

Dätwyler AG
Schweizerische Kabel-, Gummi- und Kunststoffwerke
CH - 6460 Altdorf-Uri
Telefon 044-4 11 22
Telex 786 91



...der neuen N2-Verbindung zwischen Uri und Nidwalden.



* Im Dienste der Sicherheit der Tunnelbenützer war nur das Beste gut genug.

Den Immissionen wehren

Es ist unverkennbar, dass die Strasseneuphorie der ersten Jahre der Verkehrssanierung nachgelassen hat. Erinnern wir uns doch noch an den Kampf um die Linienführung im Raume Stansstad oder an das Argument «dem Engelbergertal die Bahn — den Seegemeinden die Autostrasse». Inzwischen gibt es viele, die die Autobahn ins Pfefferland wünschen obwohl sie recht gerne die Vorteile einer Schnellstrasse mit ihrem eigenen Auto nutzen.

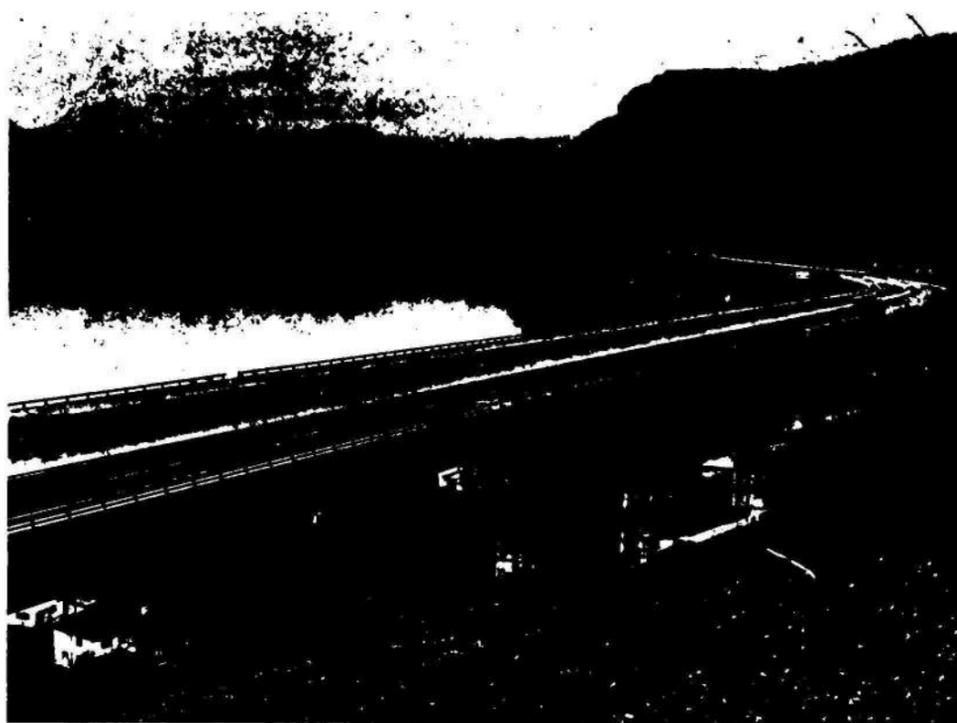
Seit einigen Jahren ist die Autobahn bis Beckenried in Betrieb und erste Erfahrungen wurden bereits gemacht. Unbestritten ist, dass gute Strassen mehr Verkehr anlocken und damit die Gegend befruchten können. Dies sollte besonders der Tourismus zu spüren bekommen und wie Volkswirtschaftsdirektor German Murer kürzlich sich äusserte, liegen in diesem Bereich noch Kapazitäten brach ohne dass neue Anlagen erstellt werden müssen. Allerdings hat die Autobahn bis jetzt noch nicht die Ansiedlung von Arbeitsplätzen gebracht, wie viele erhofft haben. Dies dürfte aber weniger der Verkehrserschliessung als vielmehr den hohen Landpreisen im Kanton angelastet werden.

Verkehr bringt Immissionen, ob auf der Autobahn oder auf der Kantonsstrasse. Bei der Autobahn ist er aber noch konzentrierter. Deshalb ist man nun daran, diesen Lärm zu reduzieren. Als erste Gemeinde im Kanton hat Hergiswil den Immissionen den Kampf angesagt. Mit einer Galerie und Schutzwänden soll dieser eingedämmt werden, damit die Wohnquartiere entlastet werden. In Stansstad wurden Lärmschutzwände bereits in Angriff genommen und in den übrigen Autobahngemeinden liegen fertige Pläne auf. Mit Erdwällen, Evergreenwänden und sonstigen lärmhemmenden Materialien will man den Lärm abschirmen. Der Bund übernimmt diese Kosten soweit es sich um Abgeltungen handelt. Weitergehende Schutzeinrichtungen gehen zu Lasten der Gemeinden. Nidwalden wollte als erster Kanton ein Lärmschutzgesetz erlassen. Mit diesem Gesetz hätten auch die direkten Nutzniesser zur Beitragsleistung herangezogen werden können. Die Landsgemeinde lehnte dann dieses Gesetz ab.

Vorbei ist die Zeit, wo Wohnungen an die Autobahn gebaut wurden, damit die Mieter eine besonders gute Aussicht auf das Verkehrsgeschehen haben. Bis jetzt hat aber einzig die Gemeinde Stans ihre Bauordnung dahin ergänzt, dass Wohnbauten einen Abstand von 50 Metern ab Autobahnachse haben müssen. Das Bundesgesetz sieht nur einen Abstand von 25 Metern vor. Es ist deshalb notwendig, dass besonders bei den Automobilen selber mehr Immissionsschutz betrieben wird. Nebst dem Lärm ist ja auch die Immission der Abgase nicht zu unterschätzen. Der Bleigehalt im Benzin kann aber nur über das Bundesrecht vermindert werden.

durch Texte aufgelockert, die persönliche Äusserungen von Beckenriedern, also von Betroffenen enthalten. So wird zum Beispiel der Weiler Ridli vor und nach dem Bau der N2 dokumentarisch gezeigt. Durch die N2 wurde ein unwiderruflicher Einbruch in den architekturhistorischen wertvollen Weiler Ridli vorgenommen. Daneben sind auch die indirekten Folgen der Nationalstrasse zu sehen. Es werden Fragen gestellt wie: Sind wenige hundert Quadratmeter Badestrand, wie sie im Gebiet der Gemeindegrenze Beckenried/Buochs infolge des Baus der N2 erstellt wurden, eine Entschädigung. Die Bilder vermitteln auch die Zerteilung der Gemeinde Beckenried durch die Autobahn oder informieren den Beschauer, dass dem Monumentalbau sechs Wohnhäuser und 7 Ställe zum Opfer fielen. Fazit der Ausstellung ist, dass die Öffnung der nach Süden der Gemeinde Beckenried einen gewaltsamen Eingriff in Natur und Gesellschaft beschert hat, welcher auch in den verschiedenen Aufsätzen von Schülern und den Gedichten des Schriftstellers Walter Käslin zum Ausdruck kommt.

Die Ausstellung ist bis zum 17. Dezember zu sehen und ist mit einem Vortrag von Pater Adelhelm Bünter über «Nidwalden und die N2», welcher am 13. Dezember um 20.30 im Hotel Rössli, Beckenried, durchgeführt wird, kombiniert.



Der Lehnenviadukt einige Tage vor der Inbetriebnahme. Ueber dieses Brückenwerk wird nun bald der Nord—Süd-Verkehr fahren. Für viele beginnt damit auch eine ungewisse Zukunft, denn die Nidwaldner Verkehrserschliessung soll einerseits das Tor nach aussen öffnen und andererseits wird der Weg erleichtert zu den Nidwaldnern.



Wir sorgen dafür, dass hier Luft und Licht nicht ausgehen ...

... denn im Seelisbergtunnel überwacht und steuert

das Informations- und Betriebsführungssystem TELEGYR® 709

- die Tunnellüftung
- die Tunnelbeleuchtung
- die Elektrizitätsversorgung
- sowie die Wasserversorgung und die SOS-Stationen

das Regelsystem POLYGYR® in den Unterzentralen

- die Lufttemperatur
- die Luftfeuchtigkeit
- die Luftmengen

... damit Sie sicher an Ihr Ziel kommen.



An dieser Sonderbeilage haben folgende Personen mitgearbeitet: Baudirektor Bruno Leuthold, Kantonsingenieur-Stellvertreter Bruno Boffo und Arnold Odermatt (Fotos). Wir danken für Ihre Unterstützung.

Dokumentation über die N2 in Bildern

Der Kulturverein Ermitage in Beckenried eröffnete am vergangenen Mittwoch Abend eine Fotoausstellung im Zusammenhang mit der Eröffnung des Lehnenviaduktes und des Seelisbergtunnels. Die Initianten befassen sich in dieser Ausstellung aus der Sicht der einheimischen Bevölkerung mit dieser für diese Region sicher einschneidenden und verändernden Massnahme, wie sie durch die Eröffnung der nun gurchgehenden N2 entstanden und auch weiterhin entstehen wird.

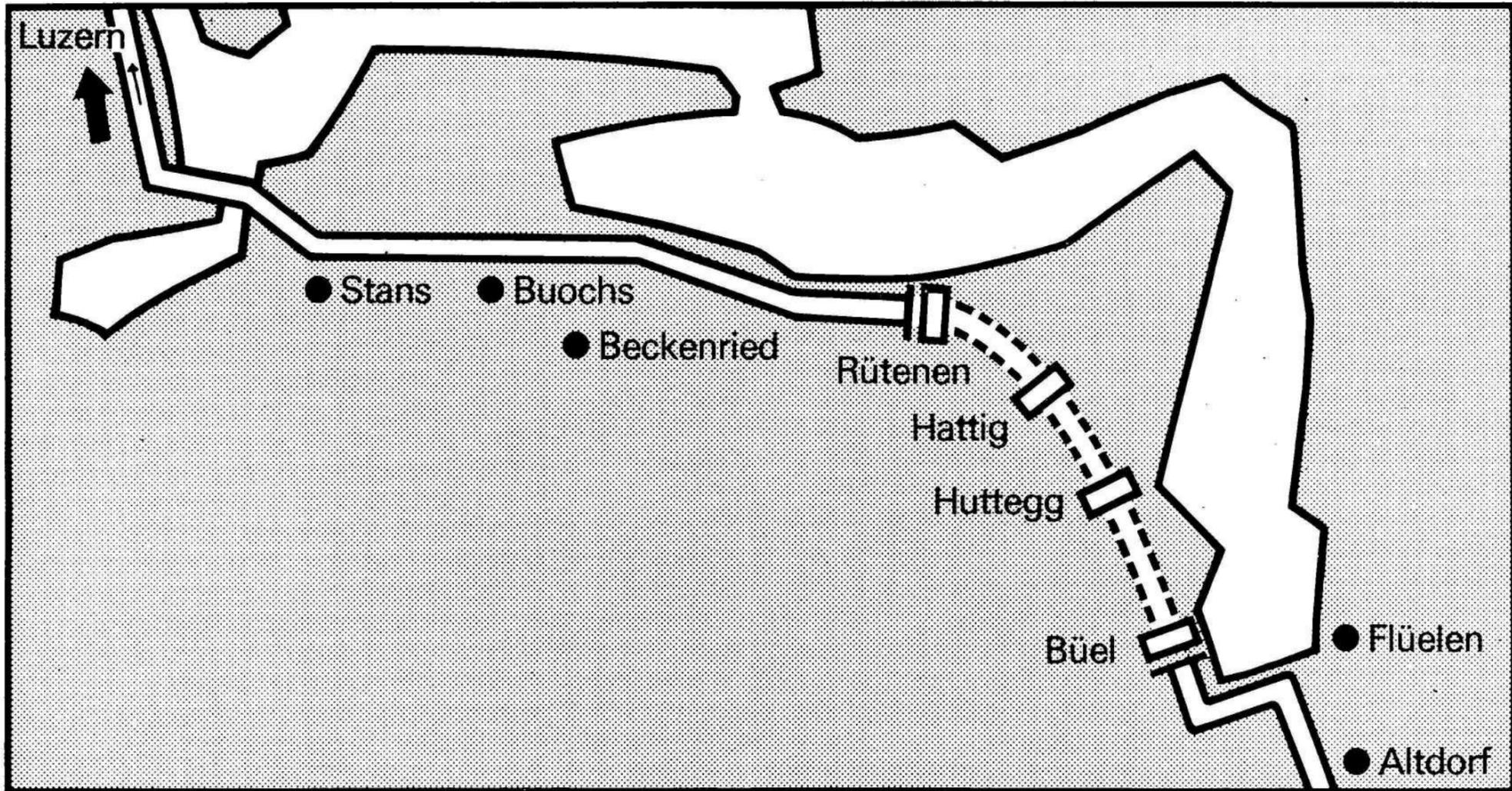
Pater Adelhelm Bünter, Soziologe und Mittelschullehrer am Kollegium St. Fidelis in Stans hat den Baufortschritt der Nationalstrasse N2 in den letzten Jahren mitverfolgt und in hunderten von Fotografien festgehalten. Gemeinderat und Ermitage ermöglichten nun diese Ausstellung, die gut 60 Bilder zu diesem Geschehen zeigt. Die gezeigten Fotografien wurden hauptsächlich von Pater Adelhelm Bünter gemacht. Daneben sind noch vereinzelte Bilder von Arnold Odermatt und Beat Wymann zu sehen. Es sind Bilder von Amateurfotografen die aber ein professionelles Können ausstrahlen.

Die sehr geschickte Anordnung und Raumaufteilung der verschiedenen Stadien sind



LGZ Landis & Gyr Zug AG, 6301 Zug

Viele Leute, die durch den Seelisbergtunnel fahren, glauben, dass weder die frische Luft noch das Licht oder die tunnelinterne Verbindung Probleme darstellen. Recht haben sie.

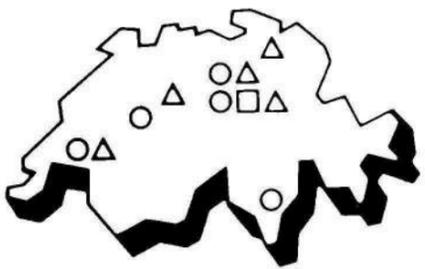


Der Seelisbergtunnel ist ein typisches Beispiel reibungsloser Zusammenarbeit von verschiedenen Privatunternehmen mit staatlichen Stellen. Einmal mehr spielt Siemens-Albis dabei eine Rolle.

Siemens-Albis zeichnet verantwortlich für die Steuerung und Regelung der Beleuchtung und Ventilation, für die Auswertung der CO- und Sichttrübungsmessungen sowie der SOS-Meldungen. Dazu kommen die Meldesysteme für 4 Zentralen, die gesamte Niederspannungsverteilung in den 33 Querschlägen und alle Rangierverteiler und Mosaikmelde-tafeln in den Lüftungszentralen.

Interessant dabei ist nicht die Tatsache, dass wir diese Anlagen liefern, sondern dass sich jedes einzelne System präzise integrieren liess und nun funktionsbereit zur Verfügung steht.

Ohne Probleme. So, wie man sich das von Siemens-Albis gewohnt ist.



□ Entwicklung △ Fertigung ○ Vertrieb

SIEMENS-ALBIS AG
8047 Zürich, Albisriederstrasse 245
01 247 3111

SIEMENS-ALBIS AG
3007 Bern, Belpstrasse 26
031 65 0111

SIEMENS-ALBIS SA
1020 Renens, 42, rue du Bugnon
021 34 96 31

Siemens-Albis – Wir schaffen Verbindungen