

Zeitschrift: Schweizer Ingenieur und Architekt
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 106 (1988)
Heft: 24

Artikel: Der Bergrutsch Giswil und seine Bewältigung: Vorwort
Autor: Durrer, Adalbert
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-85748>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

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

Download PDF: 23.02.2026

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



Der Bergrutsch Giswil und seine Bewältigung

Vorwort von Regierungsrat Adalbert Durrer, Baudirektor des Kantons Obwalden

Der Bergrutsch oberhalb Giswil ereignete sich am Montag, 8. September 1986 um 10.35 Uhr. Einige Augenzeugen beobachteten, wie die rund 1/2 Million Kubikmeter Gehängeschutt mit einem mächtigen Buchenwaldbestand als kompakte Masse, eine grosse Staubwolke hinterlassend, ohne äusseren Anlass abrutschte. Die ersten eingegangenen Meldungen sprachen von einer Verschüttung der Kantonsstrasse mit grossen Steinbrocken.

In Tat und Wahrheit wurde die SBB-Linie auf rund 200 m Länge mitgerissen (die 36 m lange Stahlbrücke befand sich 200 m weiter unten, unterhalb der Kantonsstrasse) und die Strasse auf eine Länge von knapp 150 m bis 15 m tief verschüttet. Glücklicherweise befand sich kein Zug auf der Strecke. Hingegen wurden zwei Autos verschüttet, sodass zwei Todesopfer und eine Schwerverletzte zu beklagen waren.

Soforthilfe

Die ersten Soforthilfemaßnahmen wurden von einer zufällig sich im Gebiet befindlichen Polizeipatrouille ausgelöst. Aufgeboten wurden die Feuerwehr, Arzt, Katastrophenhunde, Ret-

tungsflugwacht, Strassenunterhalt sowie Gemeinde- und kantonaler Führungsstab. Zudem wurde von anwesenden Passanten, in der Nähe tätigen Baummaschinen sowie vom Forstpersonal sehr wirksame Spontanhilfe geleistet. So gelang es, die verletzte Frau nach rund zwei Stunden zu befreien. Am

gleichen Nachmittag konnten auch die beiden übrigen Opfer, leider aber nur noch tot, geborgen werden.

Bereits in den ersten Stunden leisteten auch militärische Einheiten Hilfe, welche dem Kanton spontan angeboten worden war. Diese konzentrierte sich vor allem auf die Suche nach weiteren Opfern, da zu diesem Zeitpunkt die Anzahl Verschütteter noch nicht bekannt war.

Konsolidierung und Wiederinstandstellung

Der kantonale Führungsstab hat für die Weiterführung der Arbeiten folgende Prioritäten festgelegt:

1. systematische Weiterführung der Rettungs- und Bergungsarbeiten im Schuttkegel (angesichts der Augenzeugenberichte und nach offenen Vermisstmeldungen);
2. Herstellung neuer Bachgerinne, insbesondere des Leitigrabens, um eine Gefährdung der Siedlung Buechholz durch einen möglichen Murgang bei starken Regenfällen zu verhindern;

3. Öffnung der Kantonsstrasse (Umfahrungsstrasse);
4. Öffnung der SBB-Brüniglinie.

Am 9. September hat der Regierungsrat zur Ergänzung der Soforthilfe ein Gesuch um weitere Truppenhilfe gestellt. Dem Führungsstab standen schliesslich unter Leitung eines militärischen Koordinators folgende Truppengattungen zur Verfügung:

Eine Luftschutzkompanie für Rettung und Räumung

Eine verstärkte Sapeurkompanie für Wiederherstellung der Bachgerinne, Spreng- und Forstarbeiten, Abtragsarbeiten am Schuttkegel und Strassenbau

Eine Infanteriekompanie für Personen-

transporte (öffentlicher Verkehr), Beobachtungs- und Absperrmassnahmen

Bundesrat Jean-Pascal Delamuraz liess es sich nicht nehmen, seine Truppen, ohne welche die Bewältigung des Ereignisses nicht denkbar gewesen wäre, am 18. September persönlich im Schadengebiet zu besuchen.

Am 16. September stand aufgrund der Sucharbeiten im Bereich der Strasse fest, dass sich keine Verschütteten mehr im Schuttkegel befinden konnten. Diese Arbeiten erwiesen sich als sehr schwierig, musste doch oft mit erhöhtem Risiko unter sehr steilstehenden, hohen Schuttwänden gearbeitet werden.

Mit der Eröffnung der Notstrasse am 30. September und der unbehinderten Wiederaufnahme des Strassenverkehrs war das Schadenereignis nach relativ kurzer Zeit – wenigstens provisorisch – bewältigt. Die definitiven Behebungsmaßnahmen laufen aber zurzeit immer noch (Bachverbauungen, forstliche Erschliessungen, Wiederaufforstung, usw.) und werden erst ihren Abschluss finden, wenn Ende 1990 die definitive Strassenverbindung als Bestandteil der N8 hergestellt sein wird.

Allen Beteiligten sei für den unermüdlichen Arbeitseinsatz im Zusammenhang mit dem Berggrutsch Giswil der beste Dank ausgesprochen.

Der Berggrutsch vom 8. September 1986 bei Giswil

Geologische und Geotechnische Aspekte

Die Rutschkatastrophe von Giswil ereignete sich in einer für solche Ereignisse unüblichen Jahreszeit, nämlich während einer ausgesprochenen Trockenperiode. Die in der Folge eingeleiteten Untersuchungen und Überwachungsmaßnahmen dienten einerseits der Ursachenermittlung und andererseits der Sicherheitsabschätzung im Zusammenhang mit dem Neubau der zerstörten Verkehrsträger.

Einleitung

Am Ort des Ereignisses bestand vor dem Berggrutsch (Schuttsturz) eine bewaldete Flanke mit Hangschutt und un-

die unmittelbare Umgebung einbezogen, da nördlich und südlich des direkt betroffenen Gebietes Areale mit prekären Stabilitätsreserven vermutet wurden (exponierter Sporn aus Lockergestein, Risse im Waldboden).

Im einzelnen wurden folgende Arbeiten ausgeführt:

- Topographische Neukartierung des Rutschareals und Vergleich mit den Geländeaufnahmen vor dem Ereignis
- Geodätisches Messstellennetz im und um das Rutschareal (total 34 Punkte, ab Oktober 1986)
- 7 Kernbohrungen mit Slope Indicators zur Ermittlung der Felsoberfläche (kritische Gleitfläche) und des Bewegungsverhaltens der Lockergesteine
- Nivellement im Bereich der neuerrichteten Bahnlinie (ab Dezember 1986)
- Distanzmessungen in zwei Profilen mittels eines Tape-Extensometers (ab Dezember 1986)

Ergänzt wurden diese Untersuchungen durch eine geologische Neukartierung im Massstab 1:1000 und häufige Begehungen des Geländes. Vergleichende Stabilitätsbetrachtungen in kritischen

Profilen dienten dazu, den Rutschmechanismus, die relevanten Bodenkennwerte und die Stabilitätsreserven der Sturzmasse und ihres Umgeländes zu ermitteln.

Rutschmechanismus

Es sind keine Vorzeichen bekannt geworden, welche das Ereignis angekündigt hätten. Neben weiteren Hypothesen (Erdbeben, Waldzustand u.a.) müssen auch jene verworfen werden, welche als Auslösefaktor ergiebige Niederschläge und demzufolge einen hohen Hangwasserstand in Betracht zog: Der Sturz ereignete sich in einer Trockenperiode nach einem normalfeuchten Sommer.

Die bodenmechanischen Eigenschaften der Felsoberfläche und des Hangschutts sind einer experimentellen Bestimmung im Labor praktisch unzugänglich, da im einen Falle der Grad der Unebenheit der Felsoberfläche und deren örtlicher Verwitterungsgrad, im andern Falle die Zusammensetzung des Hangschutts (Steine, Blöcke und Kies mit siltig-sandigem, gelegentlich auch tonigem Zwischenmittel, charakteristisch ist eine grosse Porosität) die Entnahme repräsentativer Proben verunmöglicht. Die Berechnung von absoluten Sicherheitswerten war aus diesen Gründen nicht möglich. Um trotzdem Hinweise auf den Sicherheitsgrad nach dem Rutsch zu erhalten, wurden vergleichende Rechnungen angestellt zwischen den Verhältnissen unmittelbar vor dem Rutsch und der aktuellen Situation.

Die Rechnungen wurden mit der sogenannten Block-Gleit-Methode [1] durchgeführt. Die Schereigenschaften

Zur Überwachung des weiteren Verhaltens der Rutschmasse und zur Erfassung des Auslösemechanismus der Bewegungen wurden umgehend verschiedene Massnahmen und Untersuchungen in die Wege geleitet. Dabei wurde