

# Gewaltiger Bergrutsch verschüttete Brünigbahntrasse und Brünigstrasse

Autor(en): **Cuonz, Romano**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Nidwaldner Kalender**

Band (Jahr): **128 (1987)**

PDF erstellt am: **29.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1033988>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

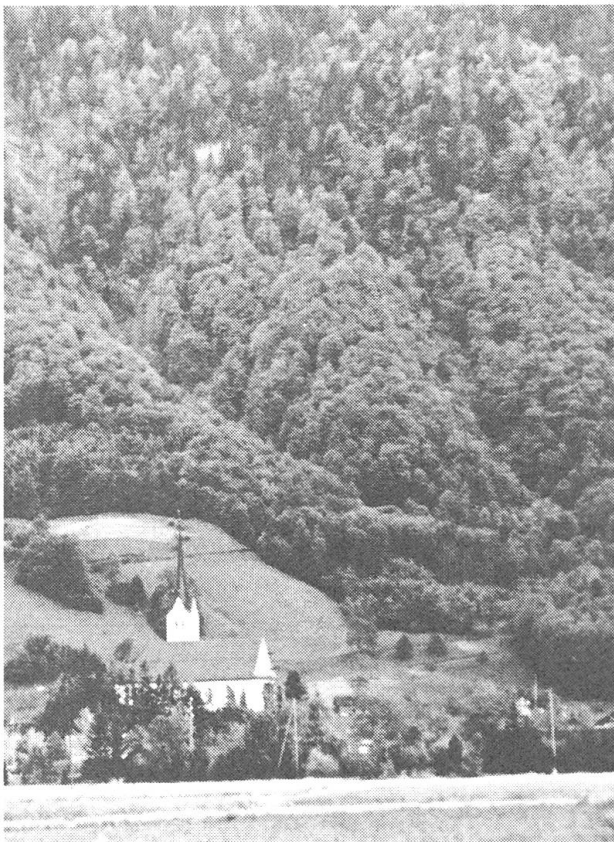
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

## Gewaltiger Bergrutsch verschüttete Brünigbahntrasse und Brünigstrasse

An jenem Montagmorgen (8. September), kurz nach halb elf, schreckte ein ohrenbetäubendes Gepolter und Gedonner die Leute im Obwaldner Dorf Giswil auf: Der laue, friedliche Herbsttag war zum Schreckenstag für den Kanton Obwalden geworden. Eine Stein- und Felslawine von kaum je gesehenem Ausmass hatte sich oberhalb Giswil — im Aufstieg zum Kaiserstuhl — vom Hang gelöst, rund eine halbe bis eine Million Kubikmeter Felsbrocken, Geröll, Schutt und Baumstämme vom weggerissenen Buchenwaldbestand brachten Tod und Verderben. Die Brünigbahnlinie mit ihren Brücken war ins Tal gerissen worden, die Kantonsstrasse, auf der zum Unglückszeitpunkt reger Verkehr herrschte, lag unter meterhohen Trümmern. Wie sich später zeigte, wurden auch ein Lastwagen und ein Personenwagen von der Fels-

lawine erfasst, die beiden Lenker konnten nur noch tot aus den Schuttmassen geborgen werden, eine Mitfahrerin allerdings blieb wie durch ein Wunder am Leben.

Eine Augenzeugin berichtete wenige Stunden nach dem Unglück: «Es donnerte, wie wenn ein Flugzeug die Schallmauer durchbrochen hätte, wir rannten ins Freie und sahen eine riesige Staubwolke oben an der Brünigstrasse». Auch die Bauersleute unterhalb der Unglücksstelle konnten sich vom Schrecken kaum erholen. «Die Staub- und Dreckwolke kam bis auf unser Haus zu, wir haben die weggeschleuderten Staubteile auf unserer Haut gespürt», erklärte eine Frau. Und oben an der Stelle, wo nun die Brünigstrasse jäh abgebrochen war, wo nach dem Bergsturz Bäume und Felsbrocken jede Weiterfahrt der zahlreichen Fahrzeuge verhinderte, herrschte





*Aus diesem Auto konnten sich noch alle lebend retten.*

Ungewissheit. Unmittelbar vor dem Unglücksplatz hatte ein amerikanischer Arzt, der mit seiner Familie auf einer Ferienreise durch die Schweiz war, seinen Wagen stoppen können. Glück im Unglück hatten auch zwei deutsche Frauen und ein Mann, deren Range-Rover von den niederstürzenden Bäumen zur Hälfte eingedeckt worden war. Sie konnten sich selber noch aus dem Fahrzeug befreien. Ein Obwaldner Automobilist schliesslich hatte während seiner Fahrt plötzlich gespürt, wie die Erde unter seinen Rädern zu beben begann. Mit Vollgas konnte er dem Unheil knapp entkommen. All diese Augenzeugen kehrten nach dem ersten Schrecken zur Unglücksstelle zurück, denn sie hatten bemerkt, dass Fahrzeuge von den niederstürzenden Bäumen und Felsbrocken erfasst worden waren. Deutlich war zwischen vier abgerissenen Bäumen ein roter Wagen

zu sehen. Zusammen mit Waldarbeitern, die zur Unglücksstelle kamen, versuchte man die Insassen dieses Fahrzeuges zu befreien. Es zeigte sich, dass für den Lenker, einen erst 22-jährigen Remetschwiler Landwirt, jede Hilfe zu spät kam. Seine Mitfahrerin jedoch, eine junge Frau, war am Leben geblieben. «Da muss man an eine höhere Macht glauben, wenn man so etwas sieht», gesteht später der Arzt der Rettungsflugwacht, der die Verletzte ins Zürcher Universitätsspital bringt. Erste Hilfe hatte der amerikanische Arzt geleistet, da der Helikopter der Rettungsflugwacht doch einige Zeit gebraucht hatte, bis er am Unglücksort angekommen war. Inzwischen war durchs Radio bekanntgeworden, dass sowohl die Brünigstrasse als auch die Bahnlinie für unbestimmte Zeit gesperrt bleiben müssten. Am Unglücksplatz wurde fieberhaft nach allfälligen Überlebenden ge-

sucht. Mit Bestimmtheit wusste man nämlich, dass noch ein einheimischer Kleinlastwagen unter den Trümmern lag, nach den Augenzeugenberichten musste man gar noch eine bis zwei weitere Fahrzeuge in den Geröllmassen vermuten. Kurz vor dem Einachten wurde dann der Chauffeur des Lastwagens aus den Steinmassen geborgen: Leider war auch er nicht mehr zu retten.

### Grosseinsatz des Obwaldner Krisenstabes

Nachdem man im Obwaldnerland das Ausmass der Katastrophe erfasst hatte, setzte eine geradezu vorbildliche Arbeit der Helfer und Behörden ein. Ein mit Helikopter eingeflogener Geologe konnte erstmals einen präzisen Überblick geben: Die Abrissstelle lag auf einer Höhe von rund 800 Metern über Meer zwischen dem Leiti- und dem Deltigraben. Diese beiden Bäche hatten jeweilen bei

Regenwetter Wasser geführt und schon früher kleinere Erdrutsche oder Überschwemmungen verursacht. Mit dem aktuellen Bergbruch jedoch war all dies nicht zu vergleichen. Dieser war rund 300 Meter zu Tal gedonnert, auf 500 Meter über Meer zum Stehen gekommen. Er hatte das gesamte Trasse der Brünigbahn — samt Schienen und Brücken — auf einer Länge von rund 200 Metern ins Tal gerissen. Dabei hatten die Bundesbahnen unerkanntes Glück: Nur wenige Minuten nach dem Unglück wäre ein Zug auf diesem Streckenteil gewesen, ihn hatte man noch rechtzeitig aufhalten können! Die Kantonsstrasse wurde auf einer Länge von rund 250 Metern gut zehn bis 15 Meter hoch verschüttet. Dies alles stellte der Geologe schnell einmal fest. Und er machte die Rettungsmannschaften auf die grosse Gefahr von Nachrutschungen aufmerksam.



*Der Lastwagen, der von der Ribi verschlungen wurde.*

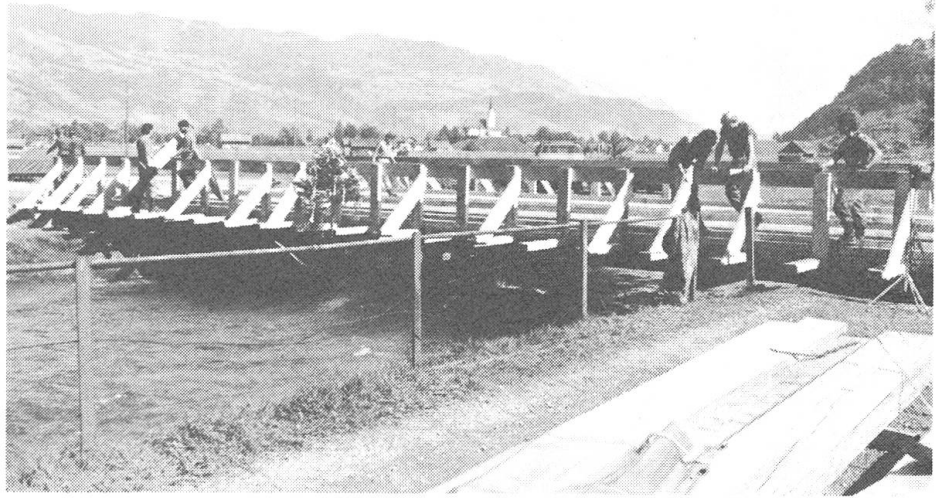


*Der kantonale und gemeindliche Krisenstab mit den Offizieren der zur Hilfe geeilten Truppen erklärt Bundesrat Jean-Pascal Delamuraz die Situation am Unglücksberg.*

Was indessen die Abbruchursache angeht, so standen alle Fachleute vor einem grossen Rätsel. Der Hang war nämlich weder nach einer Regenperiode abgerutscht noch stellte man in den Schuttmassen irgendwelches durchnässtes Material fest. Es zeigte sich sehr schnell, dass die betroffene Gemeinde Giswil mit den Rettungsarbeiten niemals alleine fertigwerden konnte. So bekamen denn die Feuerwehren von Giswil, Lungern und Sarnen bald einmal Hilfe vom kantonalen Baudepartement und der Obwaldner Kantonspolizei. Zur Verschüttetensuche — vor allem die Vermisstmeldung eines Fahrzeuges, in dem sich Erwachsene und Kinder befanden, liessen die Retter Tag- und Nachtarbeit unter grossen Gefahren leisten — waren Katastrophenhunde beigezogen worden. Und nun wurden auch der kantonale Führungsstab und der Gemeindeführungsstab Giswil aufgeboten, dies in Absprache mit den SBB. Um allfälligen Überlebenden so schnell als möglich helfen zu können, wurden besondere Truppen mit Sensorengeräten

auf den Schuttkegel geflogen. Der kantonale Führungsstab beschloss dann auch unverzüglich, dass der Einsatz von militärischen Truppen zur Katastrophenhilfe angefordert werden müsste.

Noch in der ersten Nacht übernahm ein Infanterieregiment die Absperrungs- und Überwachungsaufgaben, und auch eine Piktettkompagnie des Luftschutzes traf ein, um die Rettungs- und Bergungsarbeiten schneller durchführen zu können. Die Truppen blieben in der Folge über Wochen in Obwalden. Am folgenden Wochenende — rund sieben Tage nach dem Bergrutsch hatte man dann Gewissheit, dass sich entgegen anderslautenden Zeugenaussagen keine Fahrzeuge und Menschen mehr im Schuttkegel befinden konnten. Die Vermissten hatten sich alle gemeldet, insbesondere auch jene Leute, die mit Kindern zur Unglückszeit über den Brüning gefahren waren und vorerst tagelang als vermisst gegolten hatten. Damit konnte der kantonale Führungsstab — hervorragend geleitet von den Regierungsräten Toni Wolfis-



*Die Brücke über die Sarneraa, die von der Sappeurtruppe in kürzester Zeit erstellt wurde.*

berg und Adalbert Durrer — die Prioritäten anders setzen. Nun sollten in erster Linie die beiden Bachläufe wieder ausgegraben werden, damit bei allfällig einsetzenden Regenfällen keine Gefahr für rund drei Heimwesen unterhalb der Katastrophenstelle entstehen konnte. Vorsichtshalber war aber für die Bewohner dieser «Heimet» ein detaillierter Evakuierungsplan ausgearbeitet worden.

### **Die schlimme Lage der Gemeinde Lungern**

Von Tag zu Tag prekärer wurde dann die Lage des Fremdenkurorts Lungern. Das Dorf, das über drei Wochen vom übrigen Kanton Obwalden abgeschnitten war, glich einem Geisterdorf. Kaum ein Fahrzeug kam mehr, die Bergbahnen blieben leer, die Hotels und Geschäfte mussten riesige Einbussen in Kauf nehmen. Für den kantonalen Führungsstab stand fest, dass nur schon aus volkswirtschaftlichen Gründen eine baldige Öffnung der Brünigstrasse mit allen Mitteln erreicht werden musste. Vorerst konnte über eine Notstrasse der Pendlerverkehr schlecht und recht aufrechterhalten werden. Weil an die Wiederbenutzung des alten Brünigstrassen-

trassees nicht zu denken war — zu gross war die Gefahr weiterer Abstürze — gingen das kantonale Bauamt und die Genietruppen der Armee in einer 24-Stundenarbeit an den Bau einer neuen Umfahrungsstrasse von Giswil nach Lungern. Diese Strasse sollte rund zwei Jahre lang den Verkehr aufnehmen und sie musste auch für Monate die unterbrochene Brünigbahnstrecke überbrücken. Es grenzte fast an Zauberei, dass diese Strasse dann am 30. September — nach nur 22 Tagen — für den Verkehr freigegeben werden konnte. Die SBB-Brüniglinie wurde nur einen Tag später, am 1. Oktober, wieder fahrplanmässig geführt, die Verbindung zwischen Giswil und Kaiserstuhl mit Postautos über die Umfahrungsstrasse gewährleistet. Das Schadengebiet aber, im Bereich des Bergrutsches, gilt nach wie vor als gefährdetes und gesperrtes Gebiet und auch die Abklärung der Ursache des Bergrutsches ist noch voll im Gang. Erst nach Vorliegen dieser geologischen Abklärungen kann über die Planung und künftige Streckenführung von Bahn und Strasse im Schadengebiet entschieden werden.

*Romano Cuonz*