Zeitschrift: Schweizer Soldat : die führende Militärzeitschrift der Schweiz
Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat
Band: 73 (1998)
Heft: 2

Artikel: Vor 50 Jahren : Explosionskatastrophe Blausee-Mitholz
Autor: Krähenbühl, René
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-714417

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: 08.07.2025

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

Vor 50 Jahren – Explosionskatastrophe Blausee-Mitholz

Von Oberst René Krähenbühl, Samedan

Mitholz, 960 m ü M, ein Dorf im Kandertal, an der Bahnlinie Bern–Lötschberg–Simplon (BLS), zwischen Frutigen und Kandersteg, erlebte vor 50 Jahren kurz vor Weihnachten, am 19. Dezember 1947, eine Schreckensnacht. Das bei der Bahnstation Blausee-Mitholz gelegene Munitionsdepot der Armee – ein Gemischtlager gebrauchsfertiger Munition – explodierte. 9 Tote, mehrere Verletzte, abgebrannte und zerstörte Wohnhäuser, Schäden an den Bahnanlagen der Lötschbergbahn, der Staatsstrasse, an den Anlagen der PTT und der Bernischen Kraftwerke (BKW).

Gut ersichtliche Zerstörung am Chalet durch die Wucht der Explosion

Hergang der Katastrophe

Nach Beobachtungen von aussergewöhnlichen Lichterscheinungen und dem Aufflackern von Flammen aus dem Bahnstollentor und den Ventilationsöffnungen nach einigen kleineren Detonationen im Stolleninnern erfolgte am 19. Dezember 1947 um 23.30 Uhr die erste sehr heftige Explosion. Wenige Minuten später ereignete sich eine zweite grosse Explosion. Die Explosionen erinnerten an ein Erdbeben und wurden in Zürich seismologisch erfasst. Aus den drei Stollentoren traten gewaltige Flammen mit stichflammenartigen Feuerstrahlen von bis zu schätzungsweise 70 m Länge aus. Die zweite Explosion wirkte fürchterlich. Die Bahnstation Blausee-Mitholz, welche sich genau in der Richtung des Hauptstollens mit dem Bahnanschluss befand, wurde zerstört. Ein Hagel von festen Materialteilen von Gestein und brennenden Körpern überschüttete das Dorf. Ein Teil der hundert Meter von der Station entfernten Wohnhäuser geriet in Brand. Felsblöcke stürzten ins Tal hinunter. Der heftigste Explosionsstoss erfolgte kurz nach Mitternacht. Die unvorstellbare Wucht liess die Norddecke der 100 m hohen Fluh einstürzen, der Stollen stand in lodernden Flammen. Häuser wurden vom Hang hinuntergeworfen und andere Gebäude durch den Luftdruck zusammengedrückt. Geschosse flogen teilweise über 2 Kilometer weit talabwärts. Der Pulvergeruch war derart stark, dass die Leute Atmungsschwierigkeiten bekamen. Das ganze Kandertal war hell erleuchtet. Ein trostloses Bild. Es folgten noch unzählige weitere, schwächere Explosionen. Bis am 2. Januar 1948 wurden jeden Tag noch Detonationen festgestellt.

Auswirkungen der Explosion

Leidgeprüfte Familien, Verlust von Hab und Gut, Trauer und Betroffenheit der Bevölkerung, enorme Schäden und deren Auswirkungen im ganzen Tal sowie ein immer sichtbarer, gravierender Einschnitt in die Natur waren die Folgen der Katastrophe.
9 Tote, mehrere Verletzte, mehr als 200 Personen wurden obdachlos. 39 Ganzschäden, davon 4 Brandfälle und 66 Teilschäden an Gebäuden. Durch die Explosion wurden auch einzelne Kühe und Schweine getötet.
Weiterer Sachschaden:

- Das Felsenmagazin, der Stollen und seine Einrichtungen wurden weitgehend zerstört.
- Der Lagerbestand von 7000 Tonnen verschiedenster Munitionsarten, vom Kleinkalibergeschoss, Tretminen, Panzergranatpatronen, Splitterbomben bis zu den 50 kg Fliegerbomben, wurde zum grössten Teil vernichtet, der Rest total verschüttet.
- Beträchtliche Beschädigungen der Anlagen der Lötschbergbahn.
- Beschädigt wurden die Anlagen der PTT, der Bernischen Kraftwerke (BKW) und der Wassergenossenschaft Blausee-Mitholz.
- Felsabstürze machten die Staatsstrasse für längere Zeit unpassierbar.
- Die Fluh ist eingestürzt und hat Kulturland verschüttet und verwüstet.
- Vorräte, Mobiliar und weitere Installationen wurden zerstört.

Geschätzt wurde ein Gesamtschaden von zirka 100 Millionen Franken.

Zerstörungen entlang der Lötschberglinie

Die Munitionsanlage

Sie wurde während des Zweiten Weltkrieges zwischen 1941 und 1945 erbaut und gehörte zu den wichtigen militärischen Versorgungseinrichtungen im Reduit der Armee. Sie lag etwa 500 Meter südlich der Bahnstation Blausee-Mitholz in der aus festem Kieskalk bestehenden Fluh, deren 100 Meter hohe, zerklüftete senkrechte Wand eine leicht geneigte Schichtung aufwies. Die Anlage bestand aus sechs Munitionskammern, einem Kommandoraum, einem Maschinenraum mit Notstromaggregat und dem Bahnstollen, welcher 8 Meter breit und zweigleisig war. Zwischen dem Bahnstollen und den Kammern bestanden Vorräume mit einer Länge und einem Querschnitt von 6 Metern. Die Felsdicke zwischen den Kammern betrug 16 Meter und die einzelnen Munitionskammern waren 155 Meter lang. Der Verladtunnel hatte ausser dem

Geleiseanschluss noch zwei Tore vor der Kammer 1 – 6 mit Zufahrten zur Kantonsstrasse Frutigen–Kandersteg. Von aussen führte ein Lüftungsrohr längsseits zuoberst in der Kammer trockene Luft mittels eines Ventilators in jede Kammer. Dadurch wurde die Kammerluft durch seitliche, mit Klappventilen versehene Öffnungen umgesetzt bzw hinausgepresst. Ein Dutzend Arbeiter war mit dem Unterhalt der Anlage betraut.

Vermutungen – Ursachen

Hptm Wullschleger, Untersuchungsrichter des Divisionsgerichts 3b, leitete die Untersuchung. Er erklärte, dass sich die Untersuchung auf alle nur denkbaren Möglichkeiten erstrecken müsse. Nebst der Einvernahme von zahlreichen Zeugen, der Durchsicht einer grossen Zahl von Unterlagen war der Untersuchungsrichter auch auf die wissenschaftlichen Experten angewiesen.
Nach fachmännischem Urteil können drei Ursachen in Frage kommen:

1. Erdschluss durch die elektrische Fahrleitung der Bahn.
2. Selbstentzündung der Munition.
   Diese Annahme wird vorerst als ziemlich unwahrscheinlich bezeichnet.
3. Sabotage.
   Dazu wurde festgehalten, dass das Personal gut ausgewählt, geschult und mit den Kontroll- und Revisionsarbeiten vertraut gewesen sei. Umfassende Sicherheitsmassnahmen waren angeordnet und strenge Disziplin wurde verlangt.

Hypothese zur Explosionsursache:

Der Physiker Hansjörg Rytz, Chef der Fachsektion Detonik und Pyrotechnik der Gruppe für Rüstungsdienste, erläuterte die Ursache der Katastrophe in einer späteren Stellungnahme wie folgt:
«Die Primärursache der Explosion konnte nie mit Sicherheit abgeklärt werden. Die wahrscheinlichste Hypothese ist eine spontane Explosion von Kupferazid, welches auf kupferhaltigen Zünderbestandteilen entstehen kann, falls in der Sprengkapsel Bleiazid als Initialsprengstoff enthalten ist.»

Fragen zum Unglück – Konsequenzen

Von einer Zeitung wurde verlangt, dass ein Bundesrat, wenige Stunden nach dem Unglück, Erklärungen zum Unglück abzugeben habe, wie, wer und durch wen entschädigt werde...
Bundesrat Karl Kobelt, Vorsteher des Eidgenössischen Militärdepartements (EMD), hatte bereits erklärt, dass der Bund alles Nötige für eine Soforthilfe vorgekehrt habe und auch bezahlen werde. Baracken für Obdachlose wurden nicht benötigt.
Oberstbrigadier Ernst Burgunder, Direktor der Eidgenössischen Militärverwaltung, gab Auskunft über die Versicherungsfrage. Der Bundesrat hat noch vor wenigen Jahren mit einem Konsortium von Versicherungsgesellschaften den Versicherungsvertrag für solche Schäden erneuert. Darin ist festgelegt, dass ein Objekt für nicht mehr als 20 Millionen Franken versichert ist. Es wurde nun angenommen, dass der Bund die Haftung für Schäden übernimmt, falls dieselben nicht durch Verträge oder Versicherungen gedeckt sind.
Der bernische Regierungsrat werde alle durch die Katastrophe notwendigen weiteren Massnahmen und Anordnungen in Verbindung mit den eidgenössischen Organen, mit dem Regierungsstatthalteramt Frutigen und mit den Gemeindebehörden von Kandergrund treffen.
Oberstbrigadier Alfred Muntwyler, Chef der Kriegsmaterialverwaltung (KMV), äusserte sich zu den Fragen der Lagerhaltung der Munition. Die Schweiz könnte im Kriegsfall nicht mehr produzieren, demzufolge waren im ganzen Land viele tausend Eisenbahnwagen Munition in Einzelstollen oder grösseren Anlagen bombensicher unterirdisch eingelagert.
Oberst Charles Rathgeb, Chef der Gruppe für Festungswesen, gab verschiedene Vorsichtsmassnahmen bekannt, welche zur Sicherung bereits getroffen wurden. Pyrotechnisches Material und Handgranaten wurden separat gelagert. Explosivstoffe wurden aus den Festungen entfernt. Die Geschosse lagern jetzt mit Zwischenraum von 20 Millimetern, während sie sich früher berührten. Oberstbrigadier Muntwyler ergänzte diese Darstellung

Experten orten und bergen eine Granate

mit der Tatsache, dass das pyrotechnische Material, die Brandbomben und Leuchtraketen aus dem Lager Blausee-Mitholz entfernt worden waren.
Nebst den bereits angeordneten Massnahmen wurden nach der Explosionskatastrophe – unter anderem und kurz zusammengefasst – weitere Konsequenzen gezogen bzw. die dafür notwendigen Beschlüsse gefasst.

- Aus Gründen der Sicherheit wie aber auch aus strategischen Überlegungen ist die Munition zu dezentralisieren. Umlagerung aus grossen Anlagen in kleine Magazine. Dieser Vollzug benötigte jedoch neue Kredite, den Bau neuer Magazine und somit auch viel Zeit.
- Zünder werden von der Ladung getrennt. Diese Weisung von 1944 war noch nicht überall vollzogen. Als sich die Explosion ereignete, war die Zünderentfernung in Mitholz gerade in Arbeit.
- Dauernde Bewachung der Munitionsmagazine.
- Überprüfung der Zugänge zu den Anlagen. Dieselben mit eventuell notwendigen, geeigneten Schutzbauten ergänzen.
- Vermehrte und verbesserte Ausbildung des Personals und der Erlass von strengeren Weisungen.

Zur Erinnerung

In der heutigen, schnellebigen Zeit war es dem Verfasser dieser Arbeit ein Bedürfnis, an ein schmerzhaftes Ereignis zu erinnern, welches sich zweieinhalb Jahre nach Kriegsende und vor nunmehr 50 Jahren ereignete. Die ruhelose Oberflächlichkeit der heutigen Zeit ist erschreckend; man kann ihr kaum Einhalt gebieten. Und gerade deshalb ist ein kurzes Stillstehen, ein Rückblick, eine Erinnerung oft sinnreich.
Mit diesem Bericht und diesen Gedanken soll an die Toten, an die Verunglückten und an das Leid der schwergeprüften Familien erinnert werden. Erinnert sei auch an das tapfere und selbstlose Verhalten der Talbevölkerung sowie an den aufopfernden und mutigen Einsatz einzelner Retter und Hilfeleistender.
Als ehemaliger Kommandant des nun aufgelösten Mobilmachungsplatzes, zu welchem das Kandertal gehörte, hat der Schreibende eine besondere Beziehung zu dieser Landschaft, und beim Anblick der eingestürzten Fluh blendet er zurück in die Erinnerung. ✚

Die militärischen Untersuchungen ergaben folgenden Ablauf des Unglücks:

Freitag, 19. Dezember 1947, ab 23.10 Uhr:
Beobachtungen von aussergewöhnlichen Lichterscheinungen. Ruhige, dunkle Flammen brechen aus dem Bahnstollentor und aus den Ventilationsöffnungen.

23.15 Uhr:
Anhaltendes Donnergrollen ist zu hören, ähnlich wie Lawinen oder der Lärm einer Lastwagenkolonne.

23.30 Uhr:
Erste grosse Explosion mit Flammenaustritt aus allen Toren und bis 30 Meter lange Stichflammen. Oberhalb der Felswand brennt der Wald. In Zürich (Luftlinie 115 km) reagieren die seismologischen Erdbebenmessgeräte.

23.35 Uhr:
Zweite grosse Explosion. Dabei werden mehrere Häuser zerstört, darunter die Bahnstation Blausee-Mitholz. Der Seismographenausschlag ist viermal grösser.

Samstag, 20. Dezember 1947, 00.10 Uhr:
Dritte grosse Explosion. Bis zu 150 Meter lange Stichflammen brechen hervor, die Norddecke der Fluh stürzt ein. Seismograph schlägt 14mal mehr aus.

02.00 Uhr:
Mehrere Explosionen mit Stichflammen im Südteil der Anlage. Während des ganzen Tages erfolgten weitere Explosionen.

Sonntag, 21. Dezember 1947:
Immer noch brennt die Anlage. Schwarzer Rauch liegt über dem Unglücksort.
Während der ganzen folgenden Woche ereignen sich kleinere und grössere Explosionen sowie Steinschläge und Felsrutsche bis Ende 1947.