

Noch Tage nach der Explosionskatastrophe stiegen aus den Felstrümmern (Bildmitte) Rauchwolken auf. Durch die Explosion wurde ein Teil des Felskopfes weggesprengt. (Bild: zvg)



Die Armee durchsuchte den ganzen Talgrund mit Minensuchgeräten auf Blindgänger und Sprengstoff. Sorgfältig wurden gefundene Geschosse weggetragen. (Bild: zvg/Burlon)

Neun Tote, 39 total und 66 zum Teil zerstörte Häuser nach den gewaltigen Explosionen in der Munitionsanlage

Vor 45 Jahren: Horrornacht für Bewohner von Mitholz

Neun Tote, 39 total und 66 zum Teil zerstörte Häuser mit einer Schadhöhe an Gebäuden und Landschaft von rund 100 Mio. Franken. Dies das Fazit der Horrornacht von Mitholz. Mit gewaltigen Explosionen wurde vor 45 Jahren die unterirdische Munitionsanlage und weite Teile der Umgebung mit der BLS-Bahnlinie in der Nacht vom 19. auf den 20. Dezember zerstört.

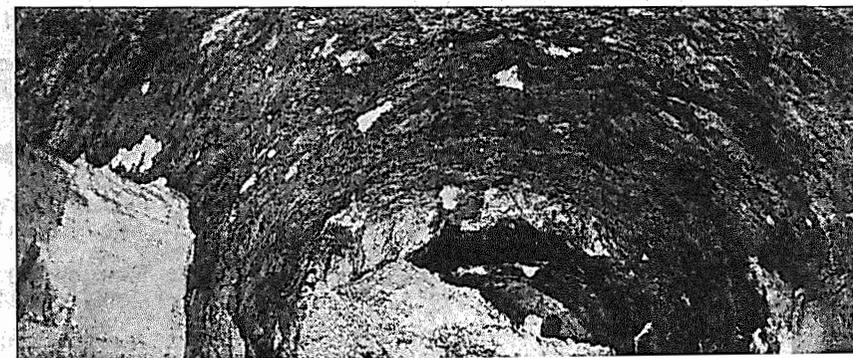
Hans R. Schneider

Mit einem gewaltigen Donnern wurden die Einwohner von Mitholz im Kandertal in der Nacht vom 19. auf den 20. Dezember 1947 geweckt. Es

ihn hinweg. Der Eingangstunnel wirkte wie ein überdimensionales Kanonenrohr. Vom Bahnhofsgebäude standen gerade noch die steinernen Fundamente.

Die ganze Umgebung innerhalb ein-

disch Felsrutsche und Steinschläge. Die Aufräumarbeiten gestalteten sich dementsprechend schwierig und gefährlich. Während längerer Zeit leisteten die Dampflokotiven der BLS wieder gute Dienste, da auch das Trasse der Bahn über mehrere 100 Meter zerstört worden war. Die eisernen Fahrleitungsmasten lagen geknickt unter den Trümmern. Die Wiederherstellung der Bahnanlagen wurde durch die Gefahr von Nachexplosionen lange Zeit verunmöglicht.



Franken. Dies das Fazit der Horrornacht von Mitholz. Mit gewaltigen Explosionen wurde vor 45 Jahren die unterirdische Munitionsanlage und weite Teile der Umgebung mit der BLS-Bahnlinie in der Nacht vom 19. auf den 20. Dezember zerstört.

Hans R. Schneider

Mit einem gewaltigen Donnern wurden die Einwohner von Mitholz im Kandertal in der Nacht vom 19. auf den 20. Dezember 1947 geweckt. Es war kurz vor Mitternacht, als sich im Munitionsstollen beim Bahnhof eine gewaltige Explosion ereignete. Die ganze Felswand erzitterte, als sich die Tonnen von eingelagertem Sprengstoff entzündeten. Weder der Fels noch die gepanzerten Stahltüre vermochten dem enormen Druck der Explosionswelle standzuhalten. Ganze Munitionskisten, Granatsplitter, Schutt und Stahl flogen quer durchs Tal und beschädigten Gebäude und Landschaft.

Die aus dem Schlaf gerissenen Anwohner eilten erschreckt talauswärts Richtung Kandergrund, manch einer nur im Nachthemd und ohne Schuhe. An der Haut der Flüchtenden klebte Pulverrauch wie nach einer heftigen Schlacht. Die meisten der Flüchtenden fanden sich im Restaurant Altels ein, wo sie mit Erster Hilfe und Verpflegung versorgt wurden. Viele von ihnen hatten sich durch herumfliegende Geschosssplitter und Trümmer Verletzungen zugezogen. Sie wurden sofort ins Spital Frutigen überführt.

Grauenhafter Anblick

Die Explosion war in der ganzen Landschaft zu hören. Sofort nach der Alarmierung eilten die Feuerwehr und Rettungsmannschaften aus dem ganzen Tal an den Unglücksort. Der Anblick der zerstörten Häuser war grauenhaft. Brennende Häuser beleuchteten die schreckliche Szene. 39 Gebäude erlitten Totalschaden, an 66 weiteren wurden Teilbereiche zerstört. Da der Eisenbahnstollen genau in Richtung Bahnhof Blausee-Mitholz mündete, fegte der ganze Explosionsdruck über

ihn hinweg. Der Eingangstunnel wirkte wie ein überdimensionales Kanonenrohr. Vom Bahnhofsgelände standen gerade noch die steinernen Fundamente.

Die ganze Umgebung innerhalb einiger 100 Meter war mit Trümmern übersät. Im ganzen Talboden verstreut lagen Fliegerbomben, Artilleriegranaten sowie MG- und Gewehrmunition herum.

Einige Zeit nach der Explosion besuchte General *Henri Guisan* den Unglücksort und rief die Schweizer Bevölkerung umgehend zur Mithilfe auf. Auch die schweizerische Glückskette rief über Radio zur Hilfe für die betroffenen Mitholzer auf. Rund 500 000 Franken wurden so gesammelt und für das Nötigste an Kleidung und Verpflegung verwendet. Das EMD stellte ein Barackenlager zur Verfügung.

Neun Tote

Bei der Pressekonferenz vom 23. Dezember 1947 gab das EMD bekannt, dass wahrscheinlich rund 3000 Tonnen Munition explodiert seien. Eingelagert waren aber nach ersten Angaben rund 7000 Tonnen. Die ersten Explosionen verschütteten grosse Mengen davon, die somit nicht explodieren konnten. Zum Glück war einige Minuten vor der ersten Explosion der Schnellzug Brig-Bern vorbeigefahren.

Der Schaden an Gebäuden und Landschaft belaufe sich auf rund 100 Mio. Franken. Der materielle Schaden war mit Geld wieder gutzumachen. Nicht zu bezahlen war jedoch der Tod von neun Menschen, die in den Trümmern ihrer Häuser oder auf der Flucht umkamen.

Bis zum Jahresende 1947 detonierten immer wieder vereinzelte Granaten in den Trümmern. Dazu kamen spora-

gefährlich. Während längerer Zeit leisteten die Dampflokotiven der BLS wieder gute Dienste, da auch das Trassee der Bahn über mehrere 100 Meter zerstört worden war. Die eisernen Fahrleitungsmasten lagen geknickt unter den Trümmern. Die Wiederherstellung der Bahnanlagen wurde durch die Gefahr von Nachexplosionen lange Zeit verunmöglicht.

Aufräumarbeiten

Wochenlang dauerten die Aufräumarbeiten. Das Militär sammelte die Munition und Zünder ein und verbrannte einen grossen Teil an Ort und Stelle. Ein Teil der gefährlichen Rückstände wurde wahrscheinlich im Thunersee entsorgt.

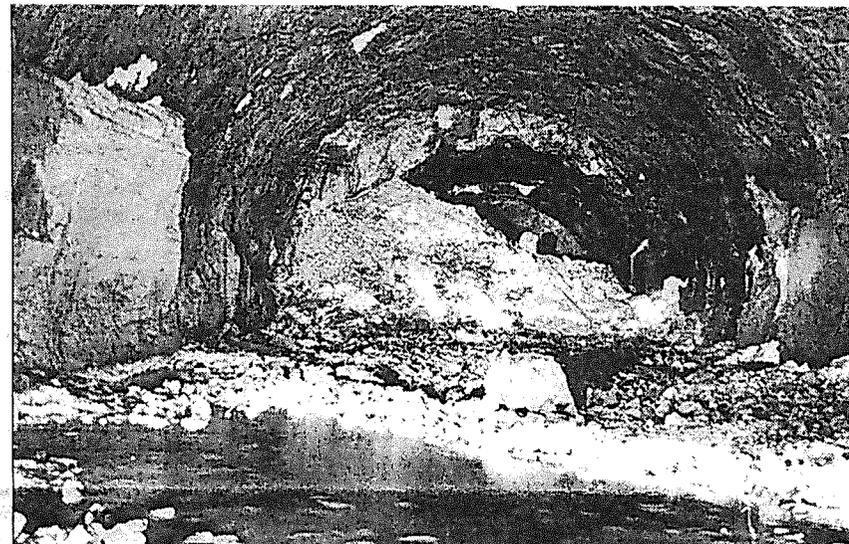
Der Berner Heimatschutz übernahm kostenlos die Planung für den Wiederaufbau von Mitholz. Neu errichtet wurden rund zwanzig Häuser im Chaletstil. Nur eine der betroffenen Familien zog es vor, an einem anderen Ort eine neue Heimat zu suchen.

Die genaue Ursache des Unglücks konnte nie mit Sicherheit bestimmt werden. Das EMD gab zu, dass durch die nicht sehr straffe Bewachung ein Unbefugter in die Anlage hätte gelangt sein können. Die Vermutung der Sabotage hielt sich in der Folge einige Zeit, konnte aber nie bewiesen werden.

Die wahrscheinlichste Ursache ist eine spontane Explosion von Kupferazid, welches auf kupferhaltigen Zünderteilen entstehen kann.

Späte Munitionsfunde

Bei Aushubarbeiten für einen Gesschiebesammler fanden die Bauarbeiten im Herbst 1989 noch etliche alte, grosskalibrige Munition. Diese war durch die Gesteinsmassen zugeschüttet worden. Die Arbeit musste solange unterbrochen werden, bis die Sprengstoff-Spezialisten des EMD die Rückstände eingesammelt und zur Sprengung wegtransportiert hatten. Weiter wurde die Baustelle mit Metallsuchgeräten abgesucht. Die zusätzlich entstandenen Kosten durch die vorsichtige Arbeit übernahm das EMD.



Nach der Explosion lagen in den Kavernen grosse Schuttberge, und Wasser suchte sich den Weg ins Freie. (Bild: zvg)

Die Munitionsanlage in Blausee-Mitholz

hsf. Der Bau des Stollens begann 1941, dauerte bis 1945, und er gehörte zu den wichtigsten militärischen Versorgungseinrichtungen im Reduit der Armee. Die Anlage liegt etwa 500 m südlich der Bahnstation Blausee-Mitholz. Sie bestand aus sechs Munitionskammern, einem Maschinenraum mit Notstromaggregat, einem Kommandoposten sowie der Bahnzufahrt vom Bahnhof Blausee-Mitholz her.

Der Eisenbahnstollen war zweigleisig und rund acht Meter breit. Zwischen ihm und den Munitionskammern waren Vorräume von sechs Meter Länge und dem Kammerquerschnitt. Die Felsdicke zwischen den Kammern betrug 16 Meter und die Kammern waren 155 Meter lang.

Der Verladetunnel hatte noch zwei Strassenanschlüsse vor den Kammern eins und sechs von der Kantonsstrasse Frutigen-Kandersteg

her. Heute ist der Zugangsstollen für die Bahn vermauert. Geblieben sind die Zugänge von der Strasse her.

Sanitätseinrichtungen

Zu Beginn der sechziger Jahre wurde die zerstörte Anlage nach Auskunft von Armeepocheater *Beat Kratzer* instandgestellt und für den Sanitätsdienst nutzbar gemacht. Heute befinden sich Einrichtungen zur Versorgung mit Sanitätsmaterial im Stollen. Weitere Angaben sind nicht erhältlich, da der Stollen als militärische Unterfelsenanlage (noch) klassifiziert ist.

Der Schuttkegel vor der Felswand und die Fluh selber sind heute ein charakteristisches Merkmal von Blausee-Mitholz. In den letzten Jahren wurde Gras auf den Felstrümmern angesät und langsam grünt es auch wirklich auf den steinernen Überresten des schrecklichen Ereignisses.

Militärische Untersuchung des Unglücks

hsf. Die militärischen Untersu- zerstört, darunter die Bahnstation



Richtung Kandergrund, manch einer nur im Nachthemd und ohne Schuhe. An der Haut der Flüchtenden klebte Pulverrauch wie nach einer heftigen Schlacht. Die meisten der Flüchtenden fanden sich im Restaurant Altels ein, wo sie mit Erster Hilfe und Verpflegung versorgt wurden. Viele von ihnen hatten sich durch herumfliegende Geschosssplitter und Trümmer Verletzungen zugezogen. Sie wurden sofort ins Spital Frutigen überführt.

Grauenhafter Anblick

Die Explosion war in der ganzen Taltschaft zu hören. Sofort nach der Alarmierung eilten die Feuerwehr und Rettungsmannschaften aus dem ganzen Tal an den Unglücksort. Der Anblick der zerstörten Häuser war grauenhaft. Brennende Häuser beleuchteten die schreckliche Szene. 39 Gebäude erlitten Totalschaden, an 66 weiteren wurden Teilbereiche zerstört. Da der Eisenbahnstollen genau in Richtung Bahnhof Blausee-Mitholz mündete, fegte der ganze Explosionsdruck über

EMD stellte ein Barackenlager zur Verfügung.

Neun Tote

Bei der Pressekonferenz vom 23. Dezember 1947 gab das EMD bekannt, dass wahrscheinlich rund 3000 Tonnen Munition explodiert seien. Eingelagert waren aber nach ersten Angaben rund 7000 Tonnen. Die ersten Explosionen verschütteten grosse Mengen davon, die somit nicht explodieren konnten. Zum Glück war einige Minuten vor der ersten Explosion der Schnellzug Brig-Bern vorbeigefahren.

Der Schaden an Gebäuden und Landschaft belaufte sich auf rund 100 Mio. Franken. Der materielle Schaden war mit Geld wieder gutzumachen. Nicht zu bezahlen war jedoch der Tod von neun Menschen, die in den Trümmern ihrer Häuser oder auf der Flucht umkamen.

Bis zum Jahresende 1947 detonierten immer wieder vereinzelt Granaten in den Trümmern. Dazu kamen spora-

Die genaue Ursache des Unglücks konnte nie mit Sicherheit bestimmt werden. Das EMD gab zu, dass durch die nicht sehr straffe Bewachung ein Unbefugter in die Anlage hätte gelangt sein können. Die Vermutung der Sabotage hielt sich in der Folge einige Zeit, konnte aber nie bewiesen werden.

Die wahrscheinlichste Ursache ist eine spontane Explosion von Kupferazid, welches auf kupferhaltigen Zündteilen entstehen kann.

Späte Munitionsfunde

Bei Aushubarbeiten für einen Gesschiebesammler fanden die Bauarbeiten im Herbst 1989 noch etliche alte, grosskalibrige Munition. Diese war durch die Gesteinsmassen geschützt worden. Die Arbeit musste solange unterbrochen werden, bis die Sprengstoff-Spezialisten des EMD die Rückstände eingesammelt und zur Sprengung wegtransportiert hatten. Weiter wurde die Baustelle mit Metallsuchgeräten abgesucht. Die zusätzlich entstandenen Kosten durch die vorsichtige Arbeit übernahm das EMD.



Spiez

Beitrag an das Wohnheim Bethanien

jbs. Unter dem Patronat der Wohn- und Arbeitsgemeinschaft für Körperbehinderte, Gwatt, fand im vergangenen Sommer die vierte «internationale Thunersee-Wanderung» statt. Der Erlös dieser Aktion wird jeweils zweckgebunden einer sozialen Institution (um den Thunersee) überreicht. Kürzlich wurden dem Wohnheim Bethanien in Spiez 3000 Franken übergeben. Wie der Heimleiter Roger Wyssbrod erklärte, soll mit dem Geld mit den Insassen des Wohnheims Bethanien, Spiez, ein Reisli gemacht werden. Die fünfte internationale Thunersee-Wanderung ist bereits für das Wochenende vom 19./20. Juni vorgesehen.

hsf. Der Bau des Stollens begann 1941, dauerte bis 1945, und er gehörte zu den wichtigen militärischen Versorgungseinrichtungen im Reduit der Armee. Die Anlage liegt etwa 500 m südlich der Bahnstation Blausee-Mitholz. Sie bestand aus sechs Munitionskammern, einem Maschinenraum mit Notstromaggregat, einem Kommandoposten sowie der Bahnzufahrt vom Bahnhof Blausee-Mitholz her.

Der Eisenbahnstollen war zweigleisig und rund acht Meter breit. Zwischen ihm und den Munitionskammern waren Vorräume von sechs Meter Länge und dem Kammerquerschnitt. Die Felsdicke zwischen den Kammern betrug 16 Meter und die Kammern waren 155 Meter lang.

Der Verladetunnel hatte noch zwei Strassenanschlüsse vor den Kammern eins und sechs von der Kantonsstrasse Frutigen-Kandersteg

her. Heute ist der Zugangsstollen für die Bahn vermauert. Geblieben sind die Zugänge von der Strasse her.

Sanitätseinrichtungen

Zu Beginn der sechziger Jahre wurde die zerstörte Anlage nach Auskunft von Armeepocheater Beat Kratzer instandgestellt und für den Sanitätsdienst nutzbar gemacht. Heute befinden sich Einrichtungen zur Versorgung mit Sanitätsmaterial im Stollen. Weitere Angaben sind nicht erhältlich, da der Stollen als militärische Unterfelsenanlage (noch) klassifiziert ist.

Der Schuttkegel vor der Felswand und die Fluh selber sind heute ein charakteristisches Merkmal von Blausee-Mitholz. In den letzten Jahren wurde Gras auf den Felsstrümmern angesät und langsam grünt es auch wirklich auf den steinernen Überresten des schrecklichen Ereignisses.



Frohe Senioren-Adventsfeier in Brenzikofen

uss. Erfreulich viele Senioren kamen zur fröhlichen Adventsfeier ins Schulhaus Brenzikofen, die vom Gemeinnützigen Frauenverein Brenzikofen geboten wurde. Das zuständige Trio für den Senioren-Adventsfeier-Nachmittag, Claire Schwab, Käthi Krähenbühl und Margret Meyer, durfte fröhlichen Gesang und weihnachtliches Theater von rund 40 Schülern der ersten bis fünften Klasse (Bild) ansagen. Die beiden Lehrerinnen Doris Dietrich und Agnes Alder scheuten keine Mühe, ihre Schützlinge lustig gekleidet auftreten zu lassen. Einige Worte zur Feier und zur Weihnacht brachte Pfarrer Hans Zaugg, Oberdiessbach. (Bild: Ulrich Siegenthaler)

Militärische Untersuchung des Unglücks

hsf. 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 Donnern ist zu hören, ähnlich wie Lawinenlärm oder der Lärm einer langen 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) reagierten 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.